

26 AUG. 2005

## STRATEGISCH PLAN HAVEN OOSTENDE



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur

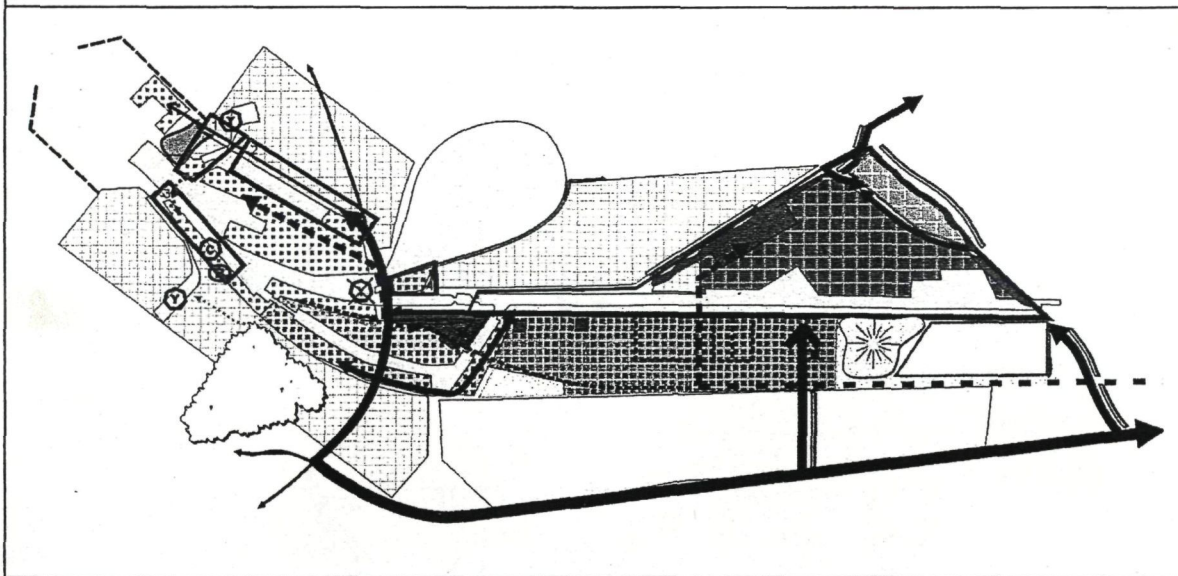
### EINDRAPPORT

Dossiernr.: 003506

Projectnr.: 00/3506

Versie: E

augustus 2005



ARCADIS Gedas nv  
Kortrijksesteenweg 20  
9000 GENT

Tel.: +32 9 242 44 44  
Fax: +32 9 242 44 45

 **ARCADIS** GEDAS

**Revisiestatus:**

Versie	Datum	Opmerking
A	febr 2005	Document ter voorbereiding plangroep 25/02/2005
B	Apr 2005	Document ter voorbereiding plangroep 26/04/2005
C	Apr 2005	Document ter voorbereiding stuurgroep 24/05/2005
D	Juni 2005	Eindrapport aangepast aan de opmerkingen van de stuurgroep
E	Aug 2005	Definitief eindrapport

**Opgesteld:**

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ruimtelijke Ordening	Projectcoördinator ruimtelijk planner	Peter Peeters		

**Geverifieerd:**

Afd. / Discipline	Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ruimtelijke Ordening	Business Unit Manager	Wouter Dernau		



## INHOUDSOPGAVE

<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1. Een strategisch plan als resultaat van onderzoek en overleg	7
2. Status van het document	10
3. Opbouw van dit document	10
<b>DEEL 1: Doelstellingen</b>	<b>11</b>
1. Behoud en versterking van de rol als poort en motor van de economische ontwikkeling in de omgeving	11
2. Streven naar een milieuvriendelijke haven	13
3. Behoud en versterken van de natuur en ecologische infrastructuur binnen en buiten het zeehavengebied	14
<b>DEEL 2: Streefbeeld inzake economisch ontwikkeling</b>	<b>15</b>
1. Visie op de economische ontwikkeling	15
2. Trafiekprognoses en bijhorende ruimtevrage en hinterlandtrafieken	18
2.1. Trafiekprognoses	18
2.2. Ruimtevrage	22
3. Risico-analyse voor het economisch streefbeeld	24
3.1. De haven is niet toegankelijk voor nieuwe, moderne schepen	25
3.2. Een haven die beperkt is in oppervlakte, en waarbinnen de nog beschikbare oppervlakte grensstellend is voor de ontwikkelingsmogelijkheden	26
3.2.1. Onvoldoende oppervlakte voorhanden die direct maritiem ontsloten is	27
3.2.2. Aanzienlijk ruimte-aanbod in achterliggende havendelen, maar slechts beperkt maritiem ontsloten	27
3.3. Toekomstige bereikbaarheid van de haven mogelijks in het gedrang	33
3.4. Verweving en nabijheid van haven- en andere functies: potentiële aanleiding tot conflicten	35
<b>DEEL 3: Ontwikkelingsconcepten</b>	<b>36</b>
1. Ontwikkeling door optimaal ruimtegebruik en verdichting, binnen de bestaande ruimtelijke grenzen	36
2. Ontwikkeling in verschillende deelruimten	38
3. Verbeterde nautische ontsluiting Voorhaven, en blijvende toegankelijkheid achter sluizen en via hinterlandverbinding garanderen	41
4. Ontsluiting zoveel mogelijk rechtstreeks naar het hoofdwegennet, scheiding van havenverkeer en stedelijk verkeer	44
5. Verbeteren van de multimodaliteit door nieuwe spoorontsluitingen van Voorhaven en Plassendale I, en behoud van de bestaande spoorontsluitingen	47
6. De doorgang voor openbaar vervoer garanderen en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer optimaliseren	49

7. <i>Veilige en comfortabele fietsverbindingen doorheen het gebied</i> .....	51
8. <i>Buffers en kwalitatieve overgangen tussen woonentiteiten, uitdoving van woonclusters waar de leefbaarheid niet gegarandeerd kan worden</i> .....	52
9. <i>Verhogen van de leesbaarheid, open zichten op het havenlandschap, inbuffering en kwalitatieve afwerking van bedrijfslandschappen</i> .....	66
10. <i>Ecologische infrastructuur in de haven als lineaire verbindingen en stapstenen tussen belangrijke natuurwaarden</i> .....	68
11. <i>Maximale duurzaamheid door goed nabuurschap tussen stad en haven, en clustering van milieubelastende bedrijvigheid en bedrijven met veiligheidsrisico's</i> .....	70
12. <i>Cruises als toeristisch-recreatieve haventrafiek en beperkt toeristisch-recreatief medegebruik in het zeehavengebied</i> .....	72
13. <i>Veiligheidsmaatregelen tegen overstromingen, in de Voorhaven</i> .....	74
14. <i>Geen ruimte voor berging van baggerspecie in de haven van oostende, tenzij de Gipsberg</i> .....	76
<b>DEEL 4: Gewenste ruimtelijke structuur en afbakening van het havengebied</b> .....	<b>77</b>
1. <i>Gewenste ruimtelijke structuur in het plangebied</i> .....	77
2. <i>Begrenzing van het havengebied</i> .....	80
3. <i>Aandachtspunten bij de juridisch-planologische uitwerking van het streefbeeld</i> .....	83
3.1. <i>Zeehavengebied</i> .....	83
3.2. <i>Aanpalende bestemmingen</i> .....	84
<b>DEEL 5: Actieprogramma</b> .....	<b>85</b>
4. <i>Bijlage: verantwoording vergroten haventoeegang</i> .....	88
4.1. <i>Inleiding</i> .....	88
4.2. <i>Scheepsafmetingen ro-ro schepen</i> .....	89
4.2.1. <i>Algemeen</i> .....	89
4.2.2. <i>Ro-ro operators in Oostende</i> .....	91
4.2.3. <i>Nieuwe ro-ro schepen - made to measure</i> .....	92
4.2.4. <i>Conclusies ro-ro</i> .....	94
4.3. <i>Consequenties voor Oostende</i> .....	95
4.3.1. <i>Impact op trafiekprognose ro-ro</i> .....	95
4.3.2. <i>Impact op cruise trafieken</i> .....	96
4.3.3. <i>Impact op bulk- en containertrafieken</i> .....	96
4.3.4. <i>Socio-economische effecten</i> .....	97



## LIJST MET TABELLEN

Tabel 1: groeiprognoze haventrafieken in drie scenario's.....	20
Tabel 2: uitgangspunten inzake ruimteproductiviteit voor de berekening van de benodigde ruimte voor haventrafieken.....	22
Tabel 3: benodigde bijkomende ruimte voor trafiekgebonden terreinen volgens nul-, basis-, expansief en productief scenario.....	23
Tabel 4: overzicht oppervlakte terreinen per deelruimte.....	27
Tabel 5: samenvattend overzicht beschikbare oppervlakte in achterliggende havendelen .....	28
Tabel 6: overzicht beschikbare direct maritiem ontsloten oppervlakte (Voorhaven) .....	29
Tabel 7: overzicht beschikbare oppervlakte Binnenhaven & Spuikom .....	30
Tabel 8: overzicht beschikbare oppervlakte Plassendale I .....	31
Tabel 9: overzicht beschikbare oppervlakte Plassendale I .....	32
Tabel 10: raming hinterlandverkeer bij gelijkblijvende modalsplit .....	33
Tabel 11: raming hinterlandverkeer bij modalshift .....	33
Tabel 12: overzicht oppervlakte ecologische infrastructuur en ecologisch beheerde oppervlakte .....	70
Tabel 13 Vloot van TransEuropa Ferries .....	91
Tabel 14 Vloot van Ferryways .....	91
Tabel 15 Vlootvernieuwing DFDS Tor Lines .....	92
Tabel 16 Vlootvernieuwing DFDS Tor Lines .....	92
Tabel 17 Vlootvernieuwing Norfolkline .....	92
Tabel 18 Vlootvernieuwing P&O North Sea Ferries .....	93
Tabel 19 Vlootvernieuwing Cobelfret.....	93
Tabel 20 Vlootvernieuwing Transfennica.....	94
Tabel 21 Prognoses ro-ro trafieken met en zonder een nieuwe haventoeegang .....	96

## LIJST MET FIGUREN

Figuur 1: Overzicht ruimteaanbod Voorhaven.....	29
Figuur 2: overzicht ruimte-aanbod Binnenhaven en Spuikom.....	30
Figuur 3: overzicht ruimte-aanbod Plassendale I .....	31
Figuur 4: overzicht ruimte-aanbod Zuidelijke Kanaalzone (deel Plassendale II & Plassendale Chemie en voorste deel)).....	32
Figuur 5: Situering van de woonconcentraties en woonclusters .....	62
Figuur 6: gewenste ruimtelijke structuur van de haven.....	79
Figuur 7: voorstel afbakening zeehavengebied .....	82
Figuur 8 <i>Scheepsmanoeuvres bij binnenvaren haven Oostende</i> .....	89
Figuur 9 Leeftijdsopbouw bestaande vloot ro-ro schepen (1-1-2003) .....	90
Figuur 10 Lengte van de varende vloot ro-ro schepen (1-1-2003).....	90
Figuur 11 Leeftijdsopbouw bestaande vloot ro-ro schepen met lengte tussen 120 en 150 meter (1-1-2003) .....	91





---

## INLEIDING

---

### 1. EEN STRATEGISCH PLAN ALS RESULTAAT VAN ONDERZOEK EN OVERLEG

Het voorliggend strategisch plan voor de haven van Oostende is het resultaat van een uitgebreid studie- en overlegproces, dat gevoerd werd op basis van verschillende onderzoeks- en vergaderdocumenten. Doorheen het proces werd duidelijk welke economische toekomst voor de haven is weggelegd, maar tegelijkertijd ook welke problemen kunnen rijzen die de gewenste economische ontwikkeling kunnen hypothekeren. Vanuit deze gegevens werden mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden afgetast en verder uitgewerkt, tot uiteindelijk een akkoord werd bereikt, vertaald in een streefbeeld en een actieprogramma met concrete afspraken om het streefbeeld ook effectief te realiseren.

#### **Economische ontwikkeling, ingepast in de omgeving als uitgangspunt**

Het uitgangspunt voor dit planningsproces is enerzijds dat de haven van Oostende verder als economische poort ontwikkeld wordt. Door de haven, als motor voor de regio, verder uit te bouwen, wordt de ontwikkeling van de Oostendse regio mee ondersteund. De economische ontwikkelingsvisie heeft ook ruimtelijke consequenties. De verschillende sectoren en activiteiten in de haven hebben immers elk hun vereisten inzake ruimtebeslag, soort ruimte, locatie, ontsluiting, oppervlakte en uitrusting.

Anderzijds wordt het ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief ook getoetst door middel van een aantal kwaliteitseisen. Dit is van groot belang aangezien de haven ingebed ligt in het omgevende stedelijke gebied en de polders. De ruimtelijke beperktheid wordt aanvaard als geografische grens van het potentiële havengebied, en de havenontwikkeling moet op een kwalitatieve manier ingepast worden t.o.v. deze omgevende functies. Ook moet er rekening gehouden worden met het functioneren van andere functies in het gebied. Dit betekent dat er kwaliteitseisen gesteld worden aan de havenontwikkeling. Het betreft zowel interne kwaliteitseisen, ten aanzien van de haven zelf, als externe kwaliteitseisen, ten aanzien van de havenomgeving. De interne kwaliteitseisen zijn: zuinig ruimtegebruik, zorgzaam omgaan met de natuur, beperken van milieudruk, aandacht voor veiligheid, ... . Kwaliteitseisen gesteld door de omgeving hebben betrekking op de leefbaarheid van de woonkernen, badplaatsen en stadswijken in de omgeving, de aandacht voor de natuurlijke en landschappelijke infrastructuur, de relatie met het kusttoerisme, ... .

Hierbij mag niet uit het oog verloren worden dat in andere planningsprocessen en beleidsdocumenten reeds uitspraken zijn gedaan rond gewenste ontwikkelingen die aansluiten op het havengebied. Met name m.b.t. stedelijke ontwikkelingen op Ooster- en Westeroever, als ook over het functioneren van een aantal gebieden zoals de duinen en de Spuikom.

#### **Economische visie: een toekomst als kleine, snelle kusthaven**

Reeds vrij vroeg in het planningsproces werd een visie uitgewerkt over de economische toekomstperspectieven van de haven van Oostende. Hierbij is rekening gehouden met de sterkten en beperkingen van de haven Oostende t.o.v. de andere havens in de range Le Havre – Hamburg en in verhouding tot de andere Vlaamse zeehavens.

Blijkt dat de haven van Oostende zich best verder ontwikkelt als een kleine maar snelle haven gericht op overzet- en shortseashippingtrafieken. Daarnaast blijven ontwikkelingsmogelijkheden op nichemarkten zoals bv. de visserij, maritieme en/of zeegebonden diensten, cruises, ... Een ander belangrijk aspect is de beperkte aanwezigheid van trafiekgenererende havengebonden industrie in Oostende. Oostende is vooral een



overslaghaven, havengebonden bedrijvigheid en de distributie en logistieke functie zijn slechts beperkt ontwikkeld in de haven. Een sterke aanwezigheid van distributie en logistiek in het havengebied zou toelaten meer trafieken in Oostende te verankeren.

De toekomstige ontwikkelingen in de haven zijn onderhevig aan heel wat factoren, zodat de uitkomst enigszins onzeker is. Daarom werden verschillende prognoses gehanteerd voor de bepaling van toekomstige trafiekontwikkelingen. Telkens is er evenwel vanuit gegaan dat de haventoeegang op vrij korte termijn zal verbeteren, zodat de haven ook voor grotere schepen toegankelijk wordt. Dit is cruciaal omdat zich een duidelijke schaalvergroting aftekent in de maritieme sector. Indien dit niet zou gebeuren, wordt verwacht dat er nog nauwelijks van verder ontwikkeling van de haven sprake zal zijn. Het onderzoek naar hoe een verbetering van de haventoeegang kan geïncorporeerd worden in de noodzakelijke kustverdedigingswerken, is momenteel lopende in een afzonderlijk planningsproces.

De economische ontwikkelingsvisie heeft ook ruimtelijke consequenties. De verschillende sectoren en activiteiten in de haven hebben elk hun vereisten inzake ruimtebeslag, soort ruimte, locatie, ontsluiting, oppervlakte en uitrusting. Uit de ontwikkelingsprognoses blijkt dat vooral behoefte is aan voldoende en geschikte oppervlakte voor de verdere ontwikkeling van RORO-activiteiten. Hierbij moet rekening gehouden worden met de eigenheid en specifieke vereisten van dergelijke trafieken: een directe maritieme ontsluiting (niet achter sluizen die ten koste zou gaan van de snelheid) en tegelijkertijd een goede hinterlandverbinding via de weg, aangezien het overgrote deel van deze trafieken vrachtwagens betreft. Andere ontsluitingsmogelijkheden – goederenvervoer via spoor en binnenvaart – zijn evenwel ook belangrijk omdat bv. op het vlak van bulk- en containertransport een duidelijke evolutie gewenst is (en al waarneembaar wordt) naar een grotere multimodaliteit.

### **Geschikt ruimte-aanbod, ontsluiting en inpassing als succesfactoren voor de ontwikkeling van de haven – de mogelijkheden afgetast in ontwikkelingsalternatieven**

Uit het onderzoek naar het ruimte-aanbod in de haven blijkt dat er nog heel wat ruimte beschikbaar is. Hierbij moet evenwel opgemerkt worden dat dit aanbod zich vooral in de achterhaven – de deelgebieden Plassendale I en Zuidelijke Kanaalzone – situeert. In de Voorhaven is het potentieel ruimte-aanbod eerder beperkt. Dit betekent dat het ruimte-aanbod niet geheel overeenkomt met de toekomstige noden. Immers, voor de ontwikkeling als snelle maritieme haven er is vooral behoefte aan bijkomende ruimte die direct maritiem ontsloten is, m.a.w. in de Voorhaven. De beschikbare oppervlakte achter de sluizen (Plassendale, Zuidelijke Kanaalzone) is veeleer geschikt voor trafieken waarbij het concurrentieel voordeel niet zozeer bepaald wordt door snelheid en grotere schepen. Deze is tevens geschikt voor havengebonden bedrijvigheid, en distributie en logistieke functies. De beschikbaarheid van maritiem ontsloten ruimte-aanbod vormt een eerste succesfactor, waarbij een evenwicht tussen enerzijds ruimte voor maritieme trafieken en anderzijds ruimte voor andere trafiekgenererende activiteiten moet gevonden worden.

Een tweede succesfactor betreft de bereikbaarheid van de haven. Een verbeterde haventoeegang werd reeds aangehaald als uitgangspunt voor de economische ontwikkeling. Belangrijk is evenwel ook in hoeverre het potentieel ruimte-aanbod in meerdere of mindere mate bereikbaar is voor de binnenvaart, via het spoor en vooral via de weg. Wat dit laatste punt betreft blijkt de route Kennedy-De Bolle een cruciale verbinding te zijn in de bereikbaarheid van de haven, vooral dan de Voorhaven waar de belangrijkste maritieme ontwikkelingen zich zouden moeten situeren. Deze weg vervult echter tegelijkertijd ook een cruciale rol in het functioneren van het stedelijk gebied en het gehele kustnetwerk van badplaatsen. Eventuele congestie op Kennedy-De Bolle kan de bereikbaarheid, en dus de ontwikkeling, van de haven in aanzienlijke mate bezwaren.



Een laatste succesfactor betreft de goede inpassing van de havenontwikkelingen t.o.v. omgevende functies om ook in de toekomst het functioneren van de haven te kunnen blijven garanderen. Immers nieuwe ontwikkelingen in en omheen de haven kunnen leiden tot klachten of bezwaren die op termijn het functioneren van de haven gaan hypothekeren.

Rekening houdend met deze kritische succesfactoren werden een vijftal ontwikkelingsalternatieven uitgewerkt

De basis voor de alternatieven wordt gevormd door verschillende mogelijkheden om – binnen de ruimtelijke beperktheid – voldoende ruimte te bieden voor de ontwikkeling van de maritiem ontsloten haventrafieken. Onlosmakelijk verbonden hiermee, leidt dit tot onderlinge verschillen inzake de beschikbare oppervlakte voor en inplantingsmogelijkheden voor de verschillende activiteiten. Hiermee samenhangend verschillen de alternatieven ook wat betreft mogelijke ingrepen om de bereikbaarheid via weg, spoor en water te optimaliseren, aangezien de bereikbaarheidskenmerken van de verschillende locaties moeten afgestemd worden op de mobiliteitsprofielen van de beoogde activiteiten. Aangezien eventuele hinder t.o.v. andere functies in belangrijke mate bepaald wordt door de aard van nabijgelegen activiteiten en door de aard en het aantal verkeersbewegingen via de verschillende nabijgelegen transportassen, leiden deze alternatieven ook tot verschillend in te verwachten milieueffecten, zij het in beperkte mate.

Deze ontwikkelingsalternatieven werd onderling afgetoetst wat betreft hun doelmatigheid, duurzaamheid, haalbaarheid, uitvoerbaarheid en wat betreft hun mogelijke effecten op andere functies in en om de haven.

### **Naar een streefbeeld voor de toekomstige ontwikkelingen en een actieprogramma om de gewenste ontwikkelingen te realiseren**

Op basis van overleg waarin de diverse stakeholders werden betrokken, en rekening houdend met mogelijke effecten, zijn keuzes gemaakt inzake de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen waarbij een evenwicht is gezocht tussen enerzijds de economische ontwikkeling en bijhorende noodzakelijke ruimte- en ontsluitingskenmerken, en anderzijds de inpassing van deze ontwikkelingen t.o.v. andere functies.

Deze keuzes resulteren in een ruimtelijk-economisch streefbeeld, dat gevat wordt in een aantal kernbeslissingen m.b.t. ruimtelijke ontwikkelingen. Deze kernbeslissingen omvatten volgende componenten:

- optimaal ruimtegebruik, waarbij per deelruimte de gewenste economische activiteiten en de kenmerken van het gebied qua beschikbare ruimte en ontsluitingskenmerken zoveel mogelijk op elkaar zijn afgestemd
- de gewenste ontsluitingen voor de verschillende modi (zeevaart, binnenvaart, spoor, weg), waarbij de noodzakelijke ontsluitingsmogelijkheden de bereikbaarheid van de gewenste economische ontwikkelingen ondersteunen en tegelijkertijd de mogelijke hinder die met de transporten gepaard kan gaan zoveel mogelijk beperken t.o.v. aanpalende functies.
- wenselijke alternatieven voor wegverkeer zodat én het stedelijk functioneren én de bereikbaarheid van de havenontwikkelingen gegarandeerd blijft
- de gewenste ingrepen om de havenontwikkelingen optimaal in te passen t.o.v. andere functies in en om het havengebied

Om de gewenste ontwikkelingen ook effectief te kunnen realiseren zijn een aantal maatregelen nodig.

In eerste instantie betreft het de vertaling van het ruimtelijk-economisch streefbeeld in een ruimtelijk uitvoeringsplan. Hierin zal het streefbeeld juridisch-planologisch vertaald worden, zodat de gewenste ontwikkelingen ook via het stedenbouwkundig vergunningbeleid gestuurd



kan worden. Tevens zal in dit ruimtelijk uitvoeringsplan het zeehavengebied afgebakend worden, zodat de bevoegdheidsverdeling en investeringsafspraken - die in het havendecreet zijn vervat - ook geografisch worden bepaald. Ter voorbereiding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan zijn een voorstel van afbakening van het zeehavengebied en een aantal planologische aandachtspunten vanuit het ruimtelijk-economisch streefbeeld aangegeven. Ten tweede is ook een actieprogramma uitgewerkt en doorgesproken. Hierin zitten de verschillende acties vervat die nodig zijn om het ruimtelijk-economisch streefbeeld op het terrein te realiseren, en waartoe de verschillende initiatiefnemers zich hebben geëngageerd.

## 2. STATUS VAN HET DOCUMENT

Het eindrapport strategisch plan is het resultaat van een proces van voorbereidende deelonderzoeken en discussienota's en intensieve besprekingen in plan- en stuurgroep. Zowel de bevindingen uit de deelonderzoeken als de conclusies uit de besprekingen zijn - in verkorte vorm - vervat in dit document.

Het strategisch plan is te beschouwen als een afsprakenbundel waarin de gemeenschappelijke visie op de gewenste ontwikkeling en bijhorende afspraken m.b.t. de realisatie ervan zijn weergegeven, zoals deze tussen de verschillende administraties en instellingen op de diverse beleidsniveaus zijn overeengekomen.

De planhorizont loopt tot ca. 2020. De betrokken partners realiseren zich dat op een dergelijke termijn ruimte moet zijn voor tussentijdse bijsturing van vooropgestelde ontwikkelingen, waarbij moet ingespeeld kunnen worden op nieuwe opportuniteiten. Het is evident dat hoe verder in de tijd de vooropgestelde ontwikkelingen zich situeren, hoe onzekerder ze zijn.

## 3. OPBOUW VAN DIT DOCUMENT

In deel 1 worden de doelstellingen, die reeds in de startfase van het planningsproces werden gedefinieerd, overlopen.

Deel 2 behandelt de visie op de economische ontwikkeling, de bijhorende ruimtevraag en een risico-analyse om de vooropgestelde economische ontwikkeling effectief te kunnen waarmaken.

In deel 3 zijn de (ruimtelijke) ontwikkelingsconcepten weergegeven. Deze zijn vervat in diverse kernbeslissingen die de krachtlijnen samenvatten. Per thema worden deze kernbeslissingen verder toegelicht zodat ze ook later nog juist gekaderd kunnen worden.

Deel 4 vat de kernbeslissingen samen in een globale visie op de ruimtelijke ontwikkeling en geeft een overzicht van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen per deelruimte. Tevens wordt in dit deel een voorstel van afbakening van het zeehavengebied opgenomen als ook een overzicht van de herbestemmingen en randvoorwaarden die op te nemen zijn in een RUP om deze visie te juridisch-planologisch te concretiseren.

Deel 5 ten slotte geeft een overzicht van de verschillende acties die nodig zijn om het streefbeeld effectief te bewerkstelligen.



---

**DEEL 1: DOELSTELLINGEN**

---

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 1999-2004, waarin de opmaak van een strategisch plan werd aangekondigd, vermeldt reeds de kaders van de opdracht, waarbij maximale bescherming van de omliggende woonzones, behoud en versterking van de ecologische infrastructuur binnen en buiten het havengebied, en een zuinig ruimtegebruik, moeten samengaan met de economische expansie van de haven.

Aangezien de opzet van deze studie vervat ligt in het Regeerakkoord 1999-2004 van de Vlaamse Regering werd gekozen om de essentiële aandachtspunten zoals geformuleerd in het regeerakkoord te hanteren als structurerende basisprincipes, van waaruit meer gespecificeerde doelstellingen worden geformuleerd. De Vlaamse Regering heeft voor 2004-2009 de continuïteit hiervan bekrachtigd.

## **1. BEHOUD EN VERSTERKING VAN DE ROL ALS POORT EN MOTOR VAN DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING IN DE OMGEVING**

De haven van Oostende vormt een bestaande en verder te ontwikkelen hefboom en motor ten aanzien van de economische groei in de regio. De ondersteuning van de rol van de haven als economische poort moet hierbij op een gelijkwaardig niveau geplaatst worden als de keuze voor de versterking van het stedelijk gebied (ontwikkeling stedelijk gebied niet ten koste van de haven).

### **Verhogen van de werkgelegenheid**

Momenteel wordt de Oostende regio gekenmerkt door een relatief hoge werkloosheid. Hoewel dit doorgaans als een nadeel beschouwd kan deze beschikbaarheid van voldoende arbeidskrachten ook een sterkte beschouwd worden voor de haven van Oostende zijn. Getracht moet dan ook worden om van deze situatie gebruik te maken om een verhoging van de werkgelegenheid te realiseren.

### **Maximaal valideren van de economische potenties van de haven**

Centraal in het strategisch planningsproces staat de vraag naar de invulling van de rol van de zeehaven als poort en motor van de economische ontwikkeling. Deze keuze wordt mede bepaald door de globale economische ontwikkelingskansen in het algemeen en de havenstrategie in het bijzonder (concurrentiepositie van Oostende in de range Le havre-Hamburg en wat betreft complementariteit tussen de Vlaamse havens).

### **Ontwikkelen van een veilige haven**

Wil de haven van Oostende haar rol in het Europees vervoer waar blijven nemen en versterken, dan is een ontwikkeling die rekening houdt met bepaalde veiligheidsvoorwaarden, bv. inzake grenscontroles, absoluut noodzakelijk. Dit kan o.a. gevolgen hebben op het vlak van 'layout' van de haventerreinen, de 'doordringbaarheid' vanuit de omgeving en op het vlak van uitrustingsinfrastructuur.

### **Maximaal benutten en optimaliseren van de maritieme toegang**

Eén van de meest evidente principes is het optimaal benutten van de nautische toegang van de zeehaven. Als 'kleine' haven binnen de Hamburg-Le Havre Range moet onderzocht worden op welke manier de zeehaven van Oostende deze troef maximaal kan uitspelen.



### **Optimaliseren van de intermodale faciliteiten in de haven in overeenstemming met het gewenste ontwikkelingsperspectief**

Het belang van een goede intermodale ontsluiting wordt vanuit verscheidene beleidsdocumenten onderstreept (RSV, beleidsnota, mobiliteitsplannen). Belangrijke aanzetten om de intermodale ontsluiting van de haven te optimaliseren, werden gepland of zijn reeds in uitvoering. Afhankelijk van de verschillende scenario's zal nagegaan worden of en zo ja waar er nog een verdere optimalisatie mogelijk is.

### **Selectieve invulling van zeehaventerreinen**

Het selectief invullen van bedrijventerreinen ofwel het doorvoeren van een differentiatie, is een belangrijk aandachtspunt uit het RSV. In de beleidsnota voor de haven, worden reeds voor verschillende zones specifieke ontwikkelingsperspectieven voorgeschreven (Plassendales, Voorhaven,...). Op basis van de analyse zal nagegaan worden of ten aanzien van deze zoneringen, aanpassingen nodig zijn. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het streven naar complementariteit met de overige zeehavens in de Hamburg-Le Havre Range.

### **Verbeteren ontsluiting van de haven over de weg**

Naast een goed uitgebouwde intermodale ontsluitingsinfrastructuur, blijft het beschikken over een efficiënte wegontsluiting van primordiaal belang voor elke economische concentratie en dus ook voor de zeehavens (RSV, mobiliteitsplannen, Beleidsnota voor de haven,...).

### **Verbeteren aandeel openbaar vervoer**

Het streven naar een verhoging van de modal split is niet enkel van toepassing op het vrachtverkeer. Ook voor het personenverkeer wordt binnen de verschillende beleidsdocumenten aandacht gevraagd (RSV, mobiliteitsplannen). Het verhogen van het aandeel van het openbaar vervoer zal tevens leiden tot een lagere belasting op het wegennet, wat ook de algemene ontsluiting van de haven ten goede komt. Het mobiliteitsplan van Oostende geeft reeds een eerste uitgebreide aanzet voor het verbeteren van de ontsluiting met het openbaar vervoer. Deze voorstellen zullen waar aangewezen gevalideerd en verder geconcretiseerd worden.

### **Verbeteren aandeel fietsverkeer in het woon-werkverkeer**

Een verhoogde modal split betekent ook een verhoging van het aandeel fietsverkeer in het woon-werkverkeer. Momenteel is de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in de haven beperkt. Enkel de Moreauxlaan en de Stationstraat beschikken over een vrijliggend fietspad. Het mobiliteitsplan van Oostende geeft reeds een eerste uitgebreide aanzet voor het verbeteren van de ontsluiting voor het fietsverkeer. Deze voorstellen zullen waar aangewezen gevalideerd en verder geconcretiseerd worden.

### **Optimaal benutten van recreatieve potenties van de haven**

Verscheidene (beleids)documenten (gebiedsvisie Spuikom, provinciaal ruimtelijk structuurplan, afbakening regionaalstedelijk gebied,...) wijzen op de recreatieve potenties van met name de Spuikom, naast de ecologische waarde er van. Als doelstelling kan gesteld worden om deze potenties optimaal aan te wenden zonder daarbij nadelig te zijn voor de overige economische activiteiten in de haven.



## 2. STREVEN NAAR EEN MILIEUVRIENDELIJKE HAVEN

De haven van Oostende ligt deels ingebed in een stedelijk weefsel, deels in het polderlandschap. De ontwikkeling van de haven (bedrijvigheid en werkgelegenheid) en de randvoorwaarden die vanuit de omgeving worden gesteld moeten op een evenwichtige manier afgewogen worden.

### **Maximaal behoud van de bestaande woonzones**

Bij het bepalen van de verdere ontwikkelingsperspectieven van de haven zal maximaal aandacht besteed worden aan de leefbaarheid van de woonkernen en woonentiteiten in en rond de haven. Voor de verschillende ontwikkelingsperspectieven zal nagegaan welke impact deze hebben op bestaande woonentiteiten. Volgende subprincipes kunnen afgeleid worden.

Als basisdoelstelling wordt uitgegaan van het behoud van de bestaande zone-eigen woonzones. Voor de zonevreemde woningen zal op basis van de analyse van de nederzettingstructuur duidelijk worden in welke mate deze woonfunctie verzoenbaar is met het vooropgestelde ontwikkelingsscenario voor de havenactiviteiten.

### **Minimaliseren van de verkeersoverlast**

De ruimtelijke positionering van de haven ten opzichte van het stedelijk gebied, leidt ertoe dat een aantal beleidsdocumenten (mobiliteitsplan Oostende, mobiliteitsplan Bredene, afbakeningsproces regionaalstedelijk gebied,...) op verschillende plaatsen wijzen op de mogelijke impact van het verkeer op de leefkwaliteit van de aanwezige woningen.

### **Minimaliseren geur-, lawaaihinder**

Deze principes zijn in belangrijke mate verweven met de principes m.b.t. de differentiatie. Doel is om d.m.v. interne zonering en/of randvoorwaarden aan ontwikkelingen, te komen tot een optimale afstemming tussen havenactiviteiten enerzijds en woonkwaliteit anderzijds.

### **Minimaliseren visuele hinder**

Deze principes zullen waar mogelijk verruimd worden naar het bieden van interessante perspectieven, eerder dan het zuiver beperken van hinder (bufferinplanting).

### **Streven naar duurzaam en intensief ruimtegebruik**

Dit principe zal als leidraad gehanteerd worden doorheen de overige (sectorale) principes.

**Duurzaam ruimtegebruik:** *“Een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien.”*. Het streven naar een duurzame ontwikkeling impliceert een lange termijnvisie die afgestemd is op de verschillende aspecten van onze samenleving.

**Intensief ruimtegebruik:** het streven naar een intensief ruimtegebruik is vooral ingegeven vanuit de vaststellingen dat ruimte een schaars goed geworden is. De beperktheid van vrije ruimte is kenmerkend voor de meest West-Europese landen en zeker in Vlaanderen. Intensief ruimtegebruik beperkt zich echter niet tot de economische sector. Ook voor de principes rond ecologie en wonen zal dit principe gehanteerd worden (vb. vermijden van buitenproportionele buffers).

De verschillende acties die voortvloeien uit de overige principes, zullen voortdurend getoetst worden aan zowel de duurzaamheid als het intensief ruimtegebruik.



### **3. BEHOUD EN VERSTERKEN VAN DE NATUUR EN ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR BINNEN EN BUITEN HET ZEEHAVENGEBIED**

Uitgangspunt is het behoud en de versterking van natuurwaarden en ecologische infrastructuren in en rond de haven. Vanuit de opvatting dat de natuurlijke structuur een dynamisch gegeven is, betreft deze doelstelling niet enkel bestaande bekende natuurlijk waardevolle zones maar ook nieuwe zones of zones met perspectieven voor natuurontwikkeling. Omgekeerd moeten – wanneer bepaalde beschermingsmaatregelen achterhaald zijn – bestaande afgebakende zones in vraag gesteld kunnen worden. Principe is het zorgzaam omgaan met de elementen van de natuurlijke structuur buiten het havengebied en met de ecologische infrastructuur in het havengebied. Deze doelstelling kan vertaald worden naar volgende vier subprincipes.

#### **Behoud en versterken van natuurlijke structuur in of in de nabijheid van het zeehavengebied**

Voornaamste aanknopingspunten hierbij zijn de bestaande waardevolle gebieden, i.e. vogelrichtlijn-gebieden, aangemelde habitatrichtlijngebieden en gebieden met een wettelijke bescherming op Vlaams niveau (GEN/GENO, duinendecreet, ...). Ook de Spuikom wordt erkend als een gebied met ecologische waarde en wordt opgenomen als onderdeel van het IVON (Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk) op Vlaams niveau. In het beleidsplan 'gebiedsvisie Spuikom' worden reeds maatregelen voorgesteld en afspraken gemaakt om het recreatief gebruik van de Spuikom, de functie voor de oesterkweek en het ecologisch belang (vnl. als rust- en fourageergebied voor vogels) op elkaar af te stemmen.

#### **Behoud en versterken van de ecologische infrastructuur binnen het zeehavengebied**

Het RSV schrijft voor dat maximaal 5% van de oppervlakte van de zeehavens (exclusief de oppervlakte van de waterinfrastructuur in functie van de ontsluiting van de haven) aangewend zal worden voor de uitbouw van ecologische infrastructuren binnen de havens. Voor de omschrijving en operationalisering van het begrip 'ecologische infrastructuur binnen zeehavengebied' wordt verwezen naar LIN-dienstorder 2002/11.'

#### **Instandhouding kustbroedvogelpopulaties**

Er moet nagegaan worden hoe wordt omgegaan met de Important Bird Areas (IBA's) zijn in of in de nabijheid van de haven en in hoeverre de aanwezigheid van bepaalde soorten van de bijlage 3 van het decreet Natuurbehoud wordt vastgesteld. Noot: Naast de beoordeling van de effecten op habitats en soorten waarvoor de speciale beschermingszones zijn aangeduid, moet in de passende beoordeling ook bekeken worden wat de eventuele effecten zijn op deze bijlage III-soorten (Decreet Natuurbehoud dd. 19 juli 2002).

#### **Behoud en versterken van het marien milieu**

Deze laatste subprincipes wordt opgenomen mede ter uitvoering van de 'Wet ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België'.

Deze doelstellingen vormen het vertrekpunt en tevens het toetsingskader voor het ruimtelijk-economisch streefbeeld.



---

**DEEL 2: STREEFBEELD INZAKE ECONOMISCH ONTWIKKELING**

---

Voor de uitwerking van het economisch streefbeeld werd in eerste instantie een toekomstvisie uitgewerkt uitgaande van de sterkten en beperkingen die eigen zijn aan de haven van Oostende en de positie die ze hierdoor inneemt t.o.v. de andere havens in de Hamburg – Le Havre range.

Vanuit deze visie werden de groeiverwachtingen van de verschillende trafieken uitgewerkt in een drietal scenario's: een nulscenario, een basisscenario en een expansief scenario.

Op basis van deze trafiekprognoses werd een ruimtevraag berekend. Aangezien de ruimtevraag ook afhankelijk is van de manier waarop de beschikbare ruimte gebruikt kan worden, werden de trafiekprognoses verrekend naar een ruimtevraag in het geval van gelijkblijvende ruimteproductiviteit als ook in het geval van een grotere ruimteproductiviteit.

Door de verwachtingen inzake ruimtevraag en hinterlandtrafiek te toetsen aan het beschikbare aanbod en de capaciteit van de hinterlandverbindingen kunnen de kritische succesfactoren om de economische potenties waar te maken, bepaald worden.

In dit deel worden de resultaten van de voornoemde onderzoeken samengevat en toegelicht.

## **1. VISIE OP DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING**

Rekening houdend met haar eigenheid ontwikkelt de haven van Oostende zich als poort best op niche-markten:

- in eerste instantie het behoud en de verdere uitbouw van de positie op het vlak van roro en (lolo-) containers. Snelheid, flexibiliteit, korte wachttijden, goede bereikbaarheid via de weg en lage kosten zijn belangrijke randvoorwaarden. De ontwikkeling van distributie- en logistieke activiteiten in de onmiddellijke omgeving kan dergelijke trafieken sterker verankeren in Oostende.
- het behoud en opvangen van de (autonome) groei van de bestaande bulk- en general cargotrafieken. Vooral zand/grint als groeipotentie. Volledig nieuwe trafieken mogelijk, maar eerder als 'medegebruiker' van de zeehaven gezien.
- het ontwikkelen van passagiersverbindingen, al dan niet via gecombineerd vracht/passagiersvervoer (meevarende bussen op vrachtferry's, op langere termijn ook gecombineerd vracht/toeristische personenwagens via snelle catamarans).
- verhogen van het aantal cruisecalls en het aantal passagiers per afvaart (grotere schepen). De directe relatie tot de stad en het station en de snelle maritieme ontsluiting zijn aanzienlijke troeven, die door de geplande ontwikkeling.
- het behoud van de visserij-activiteiten (wat eigenlijk neerkomt op het vergroten van het marktaandeel door wegvallen van buitenlandse vismijnen). De mix van groot- en kleinhandel, de lage kosten, de snelheid van versassen en de aanwezige infrastructuur (ruime kade en slipways) worden hiertoe als belangrijke concurrentievoordelen gezien.
- de haven als uitvalsbasis voor bepaalde niche-activiteiten: onderhoud windturbines op zee, aquacultuur,... voorzover hiervoor geen ruimte ingenomen wordt die voor de andere haventrafieken geschikt is.
- behoud van het (economisch) belang van DAB Vloot als havenactiviteit.



## Toelichting

Uitgangspunt bij het formuleren van de visie op de economische ontwikkeling van de haven van Oostende is dat de haven als poort ontwikkeld wordt. Door de haven, als motor voor de regio, verder uit te bouwen, wordt de ontwikkeling van de Oostendse regio mee ondersteund. De ontwikkeling van de poort dient te gebeuren:

- volgens haar sterkten binnen de range Le Havre-Hamburg
- en in verhouding tot de andere Vlaamse zeehavens

Rekening houdend met de eigenheid en beperktheden van de haven van Oostende, wordt de verdere ontwikkeling van de haven op vier pijlers gestoeld:

- de ferry-diensten (vracht onder de vorm van RORO en containers, en passagiers)
- de cruise- en excursievaart
- de bulk-cargo vaart (waarbij vooral zeemineralen, kleiprodukten en ertsen naar voor worden geschoven als traditionele producten met groeicapaciteiten)
- containertrafieken

Met uitzondering van de passagiersoverzet hebben de traditionele trafieken (RORO en bulk-cargo) terug een groeicurve aangenomen. Daarnaast zijn ook containertrafieken en cruiscalls binnengehaald.

Vanwege het eigene karakter van de haven is gekozen voor een benadering, waarin niet in alle gevallen kan worden uitgegaan van het één op één doorvertalen van algemene marktontwikkelingen naar de situatie voor Oostende. Centraal staat het uitgangspunt dat de geografische ruimte voor economische expansie in Oostende beperkingen heeft, en dat gestreefd wordt naar een optimale benutting van de beschikbare ruimte. Hierdoor moet prioriteit gegeven worden aan de meest kansrijke trafieksoorten.

Voor de haven van Oostende betekent dit dat in de eerste plaats het behoud en de verdere uitbouw van de positie op het vlak van roro en (lolo-)containers. De roro trafiek is immers de belangrijkste pijler van de havenactiviteit in Oostende. Belangrijke troeven zijn haar kustligging, de afzetmogelijkheden (centrale ligging in EU), en de goede bereikbaarheid van de roro terminals via de weg. Door de sterke focus op ferryverbindingen en bijgevolg het aanbieden van frequente verbindingen, heeft de haven de laatste jaren heel wat rorotrafieken kunnen aantrekken. Sinds 1999 toont het roro vervoer via Oostende mooie groeicijfers. Om de sterke positie op het vlak van roro te behouden, kunnen volgende pistes gevolgd worden:

- Aanbieden van voldoende frequente overvaarten (voor begeleid vervoer)
- Diversifiëren van de intra-Europese shortsea bestemmingen (bijv. naar de Baltische Staten, Scandinavië, Iberisch schiereiland, Middellandse Zeegebied)

Vanuit deze sterke positie op het vlak van roro kan ook een expansieve strategie in gespecialiseerde kansrijke niches gevolgd worden.

De schaalvergroting in de containervaart, waarbij een aantal havens zich eerder als hub, en andere zich als feeder profileren biedt bijvoorbeeld heel wat opportuniteiten voor Oostende. Omwille van de geboden flexibiliteit, snelheid, lagere kosten (concurrentie rechtstreekse aanvoer naar hub via land), is de Oostendse haven interessant voor de kleinere containerlijnen. In de economische ontwikkelingsvisie wordt dan ook beste rekening gehouden met de ontwikkeling van deze feederdiensten. Bovendien wordt shortsea shipping ook steeds meer naar voor geschoven als duurzaam vervoersalternatief in intra-europees verband. De ontwikkeling van containertrafiek zal in eerste instantie te verwachten zijn vanuit bedrijvigheid in de regio (bv. Daikin, Westvlaamse textielbedrijven,...), en ook door omschakeling van roro-containertransport (containers worden met een chassis op wieltjes geladen op roro-schepen) naar integrale containertrafiek (lolo-behandeling).



Maar ook het aantrekken van economische activiteit, en dan met name distributie- en logistieke bedrijven, in de regio biedt bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden voor de haven. Door de uitbouw van distributie en logistiek in de onmiddellijke omgeving van de haven, kan men een deel van de haventrafieken in de haven verankeren. Wanneer die distributiecentra daarnaast ook activiteiten op het vlak van value added logistics (VAL) uitvoeren, komt dit de regio ten goede. VAL activiteiten zijn immers doorgaans arbeidsintensiever dan de pure distributie en leveren ook een hogere toegevoegde waarde op. De trafieken van general cargo en bulk (hoofdzakelijk zand en grind) waren de laatste jaren vrij stabiel. Naar de toekomst toe is de verwachting dat deze trafieken minstens stabiel blijven. Wel zullen zich binnen deze trafieken – die zowel vaste en vloeibare bulk als stukgoed inhouden – verschuivingen tussen de verschillende goederen voor kunnen doen. Als gevolg van het grinddecreet zouden granulaten vanuit zee marktaandeel kunnen winnen t.o.v. de zandontginning in Vlaanderen. Hierdoor zouden de trafieken van zand en grind nog kunnen toenemen. Ook de overslag van kattenbakvulling en ferro-silicium kan nog met enkele tienduizenden tonnen stijgen. Behoudens de verdere groei van reeds aanwezige trafieken worden volledig nieuwe bulk- of cargotrafieken niet als belangrijke groeisector voor de haven vooropgesteld. Dergelijke trafieken sluiten immers minder aan op het profiel van een snelle haven. Ontwikkeling van volledig nieuwe trafieken wordt evenwel niet uitgesloten als 'medegebruiker' van de haven, zoals bv. de geplande vestiging van Seminck (gastrafieken).

Wat het personenvervoer betreft, lijkt er voor Oostende vooral een toekomst weggelegd voor het personenvervoer dat nu vooral via gecombineerd vracht/passagiersvervoer verloopt enerzijds en het cruiseverkeer anderzijds.

Busvervoer via ferry's is daarbij het minimum. Daarnaast kan ook een toekomstvisie vooropgesteld worden waarbij ook gecombineerde lijndiensten van vracht en passagiers worden ontwikkeld door de inzet van Ropax catamarans. Hierbij wordt vanuit de havenactoren opgemerkt dat de inzet van snelle catamarans schepen onder de huidige ontwikkelingen commercieel niet rendabel geacht wordt op korte routes, omwille van de kostprijs van dergelijke schepen (in aankoop en groot verbruik brandstof), het beperktere laadvermogen, de sterkere weersafhankelijkheid en het feit dat er zich geen vraag ontwikkelt naar snellere overtochten (omwille van de meerprijs en de noodzakelijke rusttijden voor chauffeurs bij begeleide trafieken). Op langere termijn is de verwachting dat er wél toekomst is voor dit type van schepen gelet op de snelle technische evoluties, vooral dan op langere routes. Ook louter passagiersverkeer wordt niet uitgesloten.

Mits het garanderen van de bereikbaarheid voor de grotere cruiseschepen (de realisatie van de nieuwe havendam) en het voorzien van de nodige onthaalfaciliteiten, is op het vlak van passagiersvervoer nog heel wat groeipotentieel voor Oostende. Naast de vrij korte afstand tot Brugge als internationale toeristische trekpleister zijn vooral de snelle nautische ontsluiting gecombineerd met de onmiddellijke nabijheid van een stadscentrum met een uitgebreid aanbod aan toeristische faciliteiten en het treinstation, hierin belangrijke troeven.

Een belangrijke uitdaging tenslotte is weggelegd voor de visserijsector. Deze heeft de laatste jaren sterk aan belang ingeboet, o.a. als gevolg van quotaverminderingen en vangstbeperkingen. De visserij draagt vooral indirect bij tot de economische ontwikkeling van de regio. Ze genereert namelijk heel wat afgeleide werkgelegenheid, o.a. in de vismijnen en de visgroot- en kleinhandel. Ook stroomopwaarts verschaft zij werk, o.a. aan de scheepsherstellende bedrijven, brandstofleveranciers, ijsfabrieken etc. Het komt er op aan de Belgische vaartuigen zoveel mogelijk in Vlaamse visveilingen te doen aanlanden zodat de toegevoegde waarde in Vlaanderen gerealiseerd wordt. De snelle toegankelijkheid van de haven, en de nabijheid van de luchthaven via dewelke ook vis wordt aangevoerd, zijn in dat



opzicht troeven die Oostende kan uitspelen. Er wordt verwacht dat de totale visserij in Europa door het quota-beleid niet verder zal groeien maar zal afnemen. Als gevolg van de quotadalingen zullen rentabiliteitsoverwegingen leiden tot een concentratie van het aantal veilingen. Veilingen die overblijven zullen hiervan profiteren. Voor Oostende betekent dit vooral dat het behoud en eventuele groei van de huidige visserij-activiteiten schuilt in het vergroten van het marktaandeel. Dit is in sterke mate afhankelijk van het verdwijnen van veilingen in Nederland en Noord-Frankrijk, en van de ontwikkelingen die zich in de Zeebrugse en Nieuwpoortse veiling zullen voordoen.

Vanuit de haven van Oostende, centraal gelegen langsheen de Vlaamse kust en t.o.v. het Belgische Continentale Plat, oefent de DAB Vloot een aantal belangrijke taken uit die verband houden met de scheepvaart. Deze zijn van essentieel belang voor de werking van de Vlaamse havens (loodsen, vaarwegmarkering, bieden van hulp en bijstand en redden op zee, verzekeren van veerdiensten inzetten van bedrijfsklare vaartuigen voor andere dienstverlening). Om deze opdracht uit te kunnen voeren beschikt DAB Vloot over een 45-tal schepen (waarvan een 15-tal met thuishaven Oostende) en 280-tal boeien en andere uitrusting, en dient ze te beschikken over een inrichting in de Voorhaven om snel te kunnen interveniëren. Het hoeft geen betoog dat met deze taken ook een aanzienlijke tewerkstelling gepaard gaat, zowel direct als indirect (onderhoud en herstelling, bevoorrading,...). Ook naar de toekomst blijft de haven van Oostende een thuisbasis voor DAB Vloot.

De haven van Oostende is ook ideaal gesitueerd om als uitvalsbasis te dienen voor andere activiteiten in relatie tot de zee: onderhoud van windturbines voor de kust, aquacultuur,... . Deze worden evenwel ondergeschikt beschouwd aan de ontwikkeling van de echte haventrafieken, en mogen de vooropgestelde ontwikkelingen dan ook niet hypothekeren. Ruimte die niet geschikt is voor RORO, container- of bulktransporten en niet voorbehouden moet worden voor de visserij, kan echter wel ingevuld worden door deze andere zeegebonden activiteiten.

## 2. TRAFIEKPROGNOSES EN BIJHORENDE RUIMTEVRAAG EN HINTERLANDTRAFIEKEN

### 2.1. Trafiekprognoses

De economische visie wordt aan de hand van drie scenario's verrekend naar trafiekprognoses inzake RORO, containers, bulk/general cargo, passagiers, cruises en visserij. Dit a.d.h.v. een nulskenario, een basisskenario en een expansief skenario.

Het nulskenario is een 'worst-case-skenario' waarbij de haventoeegang niet wordt aangepast aan de schaalvergroting die zich aftekent in de moderne scheepvaart. Op lange termijn (na de planperiode ?) kan dit zelfs een krimpskenario worden.

De toegankelijkheid van de haven wordt met name als een probleem gezien voor de ro-ro vaart en de cruisevaart. De RORO-trafieken kunnen op korte termijn nog toenemen door de inzet van (goedkopere want tweedehands of afgeschreven) kleine schepen. Tegen 2020 vermindert de RORO-trafiek terug tot net boven het huidige peil omdat enkel nog beperkte nichemarkten resteren (havens met vergelijkbare toegangsbeperkingen of havens waar de vervoerspotentie het niet rechtvaardigt om met lage frequentie en grote schepen te varen).

Nu reeds blijkt ook dat diverse cruiseschepen Oostende wel willen aandoen, maar eenvoudigweg niet kunnen vanwege de lengte van het schip. Hierdoor blijft het huidig aantal cruisecalls en het aantal passagiers per afvaart in dit skenario als maximum gezien.

De container- en bulktrafieken en de visserij zullen vermoedelijk ook op langere termijn



weinig beperkingen ondervinden van de huidige haventoeegang. De beperkte groei van RORO en cruistrafieken worden echter niet gecompenseerd door een sterkere groei in container- en bulktrafieken omdat hun groeipotenties niet door het ruimteaanbod in de haven worden bepaald. Voor deze trafieken wordt dan ook een zelfde prognose als in het basisscenario gehanteerd.

Het basisscenario gaat uit van een bescheiden groei van een aantal trafieken. Groei wordt vooral gezien in RORO en containers, in mindere mate ook in passagierstrafiek en cruises. Hierbij is er vanuit gegaan dat de haventoeegang op korte termijn gerealiseerd zal zijn.

Wat betreft RORO wordt er in dit scenario vanuit gegaan dat de sterke groei van de afgelopen jaren zich niet lineair blijft doorzetten. De jaarlijkse groei mindert tot 4% op korte termijn tot 2% (begeleid) of 2,5% (onbegeleid vervoer) op lange termijn. Voor begeleid vervoer zal de terugval in de groei zich sneller inzetten dan voor onbegeleid vervoer. Begeleid vervoer blijft immers vooral gericht op korte afstandverbindingen waar vooral de concurrentie van havens die kortere (dus snellere) overtochten aanbieden en de Chunnel voelbaar is. Voor onbegeleid vervoer wordt vooral de eerste jaren nog een sterke groei verwacht in het intra-Europese shortsea vervoer.

Inzake containertrafiek richt Oostende zich niet op grote containerschepen, maar juist op de kleine containerschepen die ingezet worden op feederdiensten naar grotere main ports (Antwerpen, Rotterdam, ...) en in de intra-europese shortsea containerdiensten. Op de Noord-West Europese markt wordt nog een aanzienlijke groei verondersteld in deze trafieken. Oostende is op de containermarkt nog zo'n kleine speler dat de groei er procentueel veel hoger kan zijn dan de globale markt.

Aantrekken van nieuwe ladingpakketen (vnl. vanuit bedrijvigheid uit West-Vlaanderen) leidt tot substantiële toename, en bovendien wordt een stijging van het gemiddeld vervoerd gewicht per container verondersteld omdat momenteel een groot aandeel lege containers wordt vervoerd. In het basisscenario wordt dan ook in relatieve termen vooral in de eerste jaren een fors groeitempo verwacht dat nadien het peil aanhoudt van de verwachte marktontwikkelingen.

De overslag van bulk en general cargo is de laatste jaren redelijk stabiel. In het basisscenario wordt verondersteld dat het totaal van deze trafieken stabiel blijft, weliswaar kunnen er lichte verschuivingen plaatsvinden tussen de verschillende bulktrafieken.

In dit scenario wordt verondersteld dat het pure passagiersverkeer niet meer terugkomt. Wel wordt gerekend op een groei van het busvervoer die meereizen met de (vracht)ferries (ca. 2 bussen per ferrie). Ook inzake cruises wordt nog een kleine stijging mogelijk gezien in het basisscenario, zowel wat betreft het aantal afvaarten als wat betreft het aantal passagiers per afvaart.

Wat betreft de visserij wordt er van uitgegaan dat de totale visserij in Europa door het quotabeleid niet verder zal groeien maar zal afnemen. In Oostende zal een eventuele daling van de totale markt wel worden gecompenseerd door een stijging van het marktaandeel, doordat de quotadalingen en rentabiliteitsoverwegingen zullen leiden tot een concentratie van het aantal veilingen en de combinatie van een goede organisatie, lage kosten en een goed geëquipeerde en snelle vissershaven in Oostende aantrekkelijk is.

Het expansief scenario gaat uit van een sterkere groei van een aantal trafieken. Ook hierbij is er vanuit gegaan dat de haventoeegang op korte termijn gerealiseerd zal zijn.

Wat betreft RORO wordt verondersteld dat het begeleid vervoer nog aanzienlijk kan toenemen door de opkomst van snelle catamaranschepen waardoor een concurrerend (snel) alternatief kan geboden worden op meerdere (ook verder gelegen) bestemmingen in het VK. In de markt van het onbegeleid vervoer wordt een sterke groei verwacht in de shortsea markten (Scandinavie, Baltische staten, Iberisch schiereiland en Middellandse Zeegebied) door een sterke diversificatiestrategie te voeren waarbij een waaier aan roroverbindingen wordt nagestreefd. Ook de sterke positie op het VK blijft behouden.

Inzake containertrafiek wordt een nog hoger groeitempo mogelijk geacht dan in het basisscenario, o.a. door de vestiging van meerdere containertrafiekgenererende bedrijven en activiteiten in het directe achterland (bv. logistieke diensten in de kanaalzone).

Ook in de overslag van bulk en general cargo worden in het expansief scenario groeimogelijkheden gezien, vooral dan door vergroting van het marktaandeel in de aanvoer van zand en grind (o.a. omdat verdere grindontginning in het binnenland wordt afgebouwd) maar ook door vestiging van een aantal



overslagbedrijven in de achterhaven.

Naast de groei van passagierstrafiek via bussen op ferries zoals in het basisscenario, wordt er hier ook een groei in het aantal autopassagiers verwacht, nu vooral via gecombineerde lijndiensten van zowel vracht als passagiers op daarvoor ontwikkelde snelle ROPAX-catamarans. In dit expansief scenario wordt ook verondersteld dat het aantal cruise afvaarten nog sterk kan stijgen o.a. door de uitbouw van een kwalitatieve onthaalinfrastructuur.

Wat betreft de visserij bestaat het expansief scenario erin dat het aandeel van de Oostendse Vismijn in de totale visserij nog sterker wordt vergroot dan in het basisscenario. Dit betekent dan wel dat dit ten koste moet gaan van andere vismijnen in Vlaanderen.

**Tabel 1: groeiprognoze haventrafieken in drie scenario's**

Nulscenario	Basisscenario	Productief / Expansief scenario
<i>RORO-trafiek</i>		
Groei met 4,0% per jaar tot 2005, 2% p.j. tot 2010 en stagnatie daarna. Vanaf 2015 daling met 5% jaar. zowel voor begeleid als onbegeleid vervoer. (begeleid: 191.400 units/jaar in 2010 en 148.100 units/jaar in 2020) (onbegeleid: 190.200 units/jaar in 2010 en 147.200 units/jaar in 2020)	Groei begeleid vervoer met 4,0% per jaar tot 2005, 3% p.j. tot 2010 en 2% p.j. daarna. (201.000 units/jaar in 2010 en 245.000 units/jaar in 2020)  Groei onbegeleid vervoer met 4,0% per jaar tot 2010, daarna 2,5% per jaar tot 2020. (209.600 units/jaar in 2010 en 268.400 units/jaar in 2020)	Groei begeleid vervoer met 4,0% per jaar tot 2010, daarna 2,5% per jaar tot 2020. (210.900 units/jaar in 2010 en 270.000 units/jaar in 2020)  Groei onbegeleid vervoer met 5,0% per jaar tot 2010, daarna 3,0% per jaar tot 2020. (224.200 units/jaar in 2010 en 301.300 units/jaar in 2020)  Vooral door diversificatiestrategie (waaijer aan RORO-verbinding) naar intra-Europese shortsea-markten
<i>Containers</i>		
Toename tot 25.000 TEU in 2010 en tot 45.000 TEU in 2020	Toename tot 25.000 TEU in 2010 en tot 45.000 TEU in 2020	Toename tot 34.000 TEU in 2010 en tot 62.000 TEU in 2020 Vooral door bijkomend stimuleringsbeleid feeder en shortsea containertransport en vestiging van bijkomende containergenererende bedrijvigheid in directe achterland.
<i>Bulk/general cargo</i>		
Stabilisatie op 1,5 miljoen ton Lichte verschuiving tussen de verschillende trafieken, bv. aantrekken gastrafiek bij vestiging Seminck.	Stabilisatie op 1,5 miljoen ton Lichte verschuiving tussen de verschillende trafieken, bv. aantrekken gastrafiek bij vestiging Seminck.	Verdere groei tot 1,65 miljoen ton in 2010 en 1,875 miljoen ton in 2020. Vooral door toename zand/grind uit zee i.p.v. 'land' producten en door lichte stijging andere reeds aanwezige of geplande trafieken (kleipproducten, gas,...)
<i>Passagiers</i>		
160.000 in 2010 en 240.000 in 2020 Geen pure passagiersferry's, wel buspassagiers gecombineerd met vracht.	160.000 in 2010 en 240.000 in 2020 Geen pure passagiersferry's, wel buspassagiers gecombineerd met vracht.	Buspassagiers: 160.000 in 2010 en 240.000 in 2020. Daarnaast ook toeristische auto's via Ropax-catamarans: 30.000 in 2010 en 50.000 in 2020.
<i>Cruises</i>		
Stabilisatie op 11 afvaarten met gemiddeld 225 passagiers per afvaart	Toename tot maximaal 14 afvaarten, zowel in 2010 als 2020, met in 2010 gemiddeld 300 passagiers per afvaart en in 2020 gemiddeld 450.	Toename tot 14 afvaarten in 2010 en 30 afvaarten in 2020, met in 2010 gemiddeld 300 passagiers per afvaart en in 2020 gemiddeld 600. Door betere faciliteiten en grotere schepen.



---

*Visserij*

Constant rond 6.750 ton per jaar  
Mits vergroting marktaandeel bij daling  
totale visserijsector in Europa  
(quotabeleid) n.a.v. verdwijning  
veilingen in Nederland en Frankrijk.

Constant rond 6.750 ton per jaar  
Mits vergroting marktaandeel bij daling  
totale visserijsector in Europa  
(quotabeleid) n.a.v. verdwijning  
veilingen in Nederland en Frankrijk.

Groei tot 20.000 ton in 2010, daarna  
constant  
Door herlocalisatie visserij-activiteiten  
ook vanuit andere vismijnen in  
Vlaanderen.

---

## 2.2. Ruimte vraag

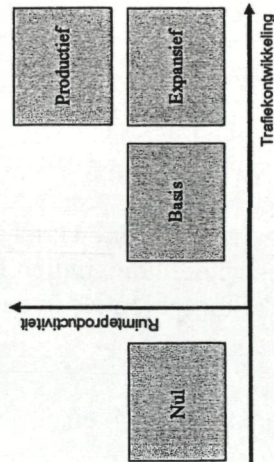
Bij de berekening van de vraag aan (bijkomende) ruimte wordt uitgegaan van twee mogelijkheden: een gelijkblijvende ruimteproductiviteit (het referentiejaar 2002) of een hogere ruimteproductiviteit. Enkel voor containertrafiek wordt ook in bij 'gelijkblijvende ruimteproductiviteit' uitgegaan van een hogere ruimteproductiviteit omdat de trafieken in 2002 nog zo klein waren dat de beschikbare infrastructuur onderbenut bleef. De uitgangspunten zijn in onderstaand overzicht weergegeven.

**Tabel 2: uitgangspunten inzake ruimteproductiviteit voor de berekening van de benodigde ruimte voor haventrafieken**

Gelijkblijvende ruimteproductiviteit	Hogere ruimteproductiviteit
<i>begeleide RORO-trafieken</i>	
ruimteproductiviteit op huidig niveau (ca. 25.000 eenheden/ha/jaar). Dwell-time is sowieso vrij kort want chauffeurs lang laten wachten is economisch niet rendabel.	stijging naar 27.500 eenheden/ha/jaar in 2010 en 30.000 tegen 2020
<i>nietbegeleide RORO-trafieken</i>	
ruimteproductiviteit op huidig niveau. (ca. 15.000 eenheden/ha/jaar).	stijging naar 17.000 eenheden/ha/jaar in 2010 en 19.000 tegen 2020. Door daling van onbenutte ruimte en ontmoedigingsbeleid t.o.v. het gebruik van haven als goedkope voorraadhoudende locatie (afspraken stakeholders, vergoedingenbeleid). Weliswaar opletten voor verschuiving probleem (bv. parkeren op openbaar domein) en prijsconcurrentie.
<i>Containers</i>	
stijging van 2.750 TEU/ha/jaar nu, naar 6.000 in 2010 en 8.000 in 2020	stijging naar 8.000 TEU/ha/jaar tegen 2010, als maximale capaciteit 10.000 tegen 2020. Snellere verhoging productiviteit door betere equipment op kortere termijn en door rechtstreekse hinterlandverbinding via spoor. Grotere ruimteproductiviteit dan 10.000 TEU/ha/jaar wordt niet mogelijk geacht wegens de eerder beperkte oppervlakte van de (benodigde) containerterminal waardoor o.a. circulatieruimte een vrij groot aandeel in neemt.
<i>Bulk/general cargo</i>	
gelijkblijvende ruimteproductiviteit als op vandaag (ca. 54.000 ton/ha/jaar)	stijging van de ruimteproductiviteit naar 60.000 ton/ha/jaar in 2010 en 68.000 ton in 2020, voornamelijk het gevolg van inzetten van grotere schepen
<i>Buspassagiers via vrachtfieries</i>	
geen extra ruimte nodig. Enkel busvervoer mee met RORO. In de veronderstelling voor het ruimtegebruik van roro-trafieken is hiermee al rekening gehouden.	geen extra ruimte nodig. Enkel busvervoer mee met RORO. In de veronderstelling voor het ruimtegebruik van roro-trafieken is hiermee al rekening gehouden.
<i>Personenwagenpassagiers via ROPAX-fieries</i>	
ca. 0,5 ha Terminalparking voor toeristische voertuigen bij invoering gecombineerde roro en passagiersafvaart (Ropax).	geen extra ruimte nodig in havengebied. Langparkeren op verder gelegen locatie te situeren met pendeldienst.
<i>Cruises</i>	
ca. 0,5 ha bijkomende ruimte binnen havengebied Indien nieuwe parking in havengebied wordt voorzien.	geen extra ruimte nodig in havengebied. Langparkeren op verder gelegen locatie te situeren met pendeldienst.
<i>Visserij</i>	
geen bijkomende ruimte nodig gelet op huidige onderbenutting visserijgebouwen en -terreinen	geen bijkomende ruimte nodig gelet op huidige onderbenutting visserijgebouwen en -terreinen



Om de resultaten enerzijds overzichtelijk te houden worden voor het nulscenario en basisscenario enkel de ruimtevrage bij gelijkblijvende ruimteproductiviteit weergegeven. Het expansief scenario wordt doorgerekend aan gelijkblijvende ruimteproductiviteit en bij hogere ruimteproductiviteit. Dit laatste wordt dan productief scenario genoemd (m.a.w. zelfde trafiekverwachtingen als het expansief scenario maar aan een hogere ruimteproductiviteit).



**Tabel 3: benodigde bijkomende ruimte voor trafiekgebonden terreinen volgens nul-, basis-, expansief en productief scenario**

	Nul		Basis		Expansief		Productief	
	2002-2010	2010-2020	2002-2010	2010-2020	2002-2010	2010-2020	2002-2010	2002-2020
Roro begeleid	+ 4,4 ha	- 4,8 ha	+ 9,8 ha	+ 5,7 ha	+ 11,1 ha	+ 7,6 ha	+ 7,4 ha	+ 2,7 ha
niet-begeleid	+ 3,1 ha	- 1,8 ha	+ 3,4 ha	+ 1,8 ha	+ 3,8 ha	+ 2,4 ha	+ 2,7 ha	+ 0,9 ha
Containers	+ 1,3 ha	- 3,0 ha	+ 6,4 ha	+ 3,9 ha	+ 7,3 ha	+ 5,2 ha	+ 4,7 ha	+ 1,8 ha
Passagiers	+ 0,7 ha	+ 1,5 ha	+ 0,7 ha	+ 1,5 ha	+ 2,2 ha	+ 2,1 ha	+ 0,8 ha	+ 1,9 ha
Bulk & general cargo	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 1,0 ha	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 0 ha
Visserij	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 0 ha	+ 1,4 ha	+ 4,1 ha	- 1,7 ha	+ 0,1 ha
Toename / periode	+ 5,1 ha	- 3,3 ha	+ 10,6 ha	+ 7,2 ha	+ 15,7 ha	+ 13,8 ha	+ 6,5 ha	+ 4,7 ha
								+ 11,2 ha



### 3. RISICO-ANALYSE VOOR HET ECONOMISCH STREEFBEELD

De vooropgestelde economische ontwikkelingen kunnen niet zonder meer doorgang vinden. Rekening houden met de eigenheid van de haven van Oostende betekent niet alleen rekening houden met kwaliteiten en opportuniteiten, maar evengoed met beperkingen en bedreigingen. Bij de uitwerking van het strategisch plan is het van belang hoe met volgende knelpunten omgegaan zal worden in de toekomst. Het zijn kritische succesfactoren die, indien hiermee geen rekening zou gehouden worden, de economische ontwikkelingspotenties in aanzienlijke mate kunnen beperken. Deze hebben betrekking op:

- de maritieme toegankelijkheid van de haven
- de beperktheid van het ruimte-aanbod, kwantitatief en qua ontsluitings- en ontwikkelingsmogelijkheden
- de bereikbaarheid van de haven
- de ligging t.o.v. het stedelijk gebied en het poldergebied

#### **De haven is niet toegankelijk voor nieuwe, moderne schepen**

De evolutie in de RORO-sector is dusdanig dat enkel nog nieuwe schepen vanaf 180 m in Europa te water gelaten worden. Ook voor andere haventrafieken liggen de groeipotenties vooral in het accommoderen van grotere schepen (bv. cruises). Op termijn betekent dit dat de haven van Oostende enkel nog toegankelijk zou zijn voor oude schepen (nu zijn de kleinere schepen reeds gemiddeld 15 à 20 jaar oud) met hogere exploitatiekosten (oplopende onderhoudskosten) en komt de haven onder sterkere concurrentie van havens die wél de schaalvergroting volgen. Bovendien kan de (beperkte) oppervlakte voor havenactiviteiten efficiënter gebruikt worden bij het inzetten van grotere schepen, omdat het tonnage per schip verhoogt en goederenvolumes vlugger zullen transiteren.<sup>1</sup>

#### **Een haven die beperkt is in oppervlakte, en waarbinnen de nog beschikbare oppervlakte grensstellend is voor de ontwikkelingsmogelijkheden**

##### **1. Onvoldoende oppervlakte voorhanden die direct maritiem ontsloten is**

Het onderzoek naar het aanbod leert dat gegeven de huidige omstandigheden er in de Voorhaven slechts een beperkte oppervlakte in aanmerking komt voor de voorziene ontwikkelingen op te vangen. Daarnaast moet ook opgemerkt worden dat de gebouwen van de Vismijn onderbenut zijn.

##### **2. Aanzienlijk ruimte-aanbod in achterliggende havendelen, maar slechts beperkt maritiem ontsloten**

In de achterliggende havendelen (Binnenhaven, Plassendale I en Zuidelijke Kanaalzone) is in totaal 102 ha voorhanden voor nieuwe ontwikkelingen, deels al wel uitgegeven. Daarnaast zijn er ook diverse gronden die weliswaar in gebruik, maar sterk onderbenut zijn, waarvan de vroegere chemische site (Plassendale Chemie) met ca. 50 ha het grootst is.

Ongeacht of de Binnenhaven, Plassendale I en Zuidelijke Kanaalzone moeten instaan voor het opvangen van de vooropgestelde groei van zeehavengebonden trafieken, kan gesteld worden dat deze havendelen maar beperkt maritiem ontsloten zijn. Ze zijn immers slechts voor kleine schepen bereikbaar en dus zijn de potenties voor het opvangen van de ruimtebehoefte van haventrafieken er beperkt.

<sup>1</sup> Bij de uitwerking van het strategisch plan wordt uitgegaan van een verbeterde haventoeegang. Hoe de haventoeegang verbeterd kan worden en welke de milieueffecten hiervan zijn, wordt onderzocht in het AWZ-plan voor geïntegreerd kustverdediging en verbeterde haventoeegang te Oostende en bijhorend planMER en projectMER.



**Toekomstige bereikbaarheid van de haven mogelijks in het gedrang**

De te verwachten bijkomende verkeerstoename op een aantal inval- en verbindingswegen in het stedelijk gebied zal in de toekomst ook de bereikbaarheid van de haven in het gedrang kunnen brengen. Deze verkeerstoename is echter niet zozeer te wijten aan de vooropgestelde havenontwikkelingen, maar veeleer het gevolg van de autonome groei van stedelijk (en toeristisch) wegverkeer en bijkomende stedelijke ontwikkelingen. Het probleem situeert zich dan ook niet zozeer vanuit de havenontwikkelingen maar vooral vanuit andere ontwikkeling op de toekomstige bereikbaarheid van de haven. Vooral Kennedy-De Bolle, de N358 (nieuwe afrit Oudenburg) en de verbinding Torhoutsesteenweg x R31 vormen problemen. Een modal shift scenario voor de haven van Oostende heeft slechts beperkte impact op het aantal vrachtwagens naar en vanuit de haven, omdat de belangrijkste haventrafiek RORO-verkeer zal blijven. Voor de haven is het echter van groot belang dat een modal shift scenario wordt gerealiseerd voor het stedelijk en toeristisch verkeer t.v.v. het collectief vervoer en de fiets. Dit om bijkomend wegverkeer op de inval- en verbindingswegen zo veel mogelijk te temperen en de haven bereikbaar te houden.

Ook de optimale ontsluiting van de Voorhaven voor spoorverkeer is afhankelijk van de interactie met het wegverkeer op Kennedy-De Bolle. De huidige situatie (spoor tot Tilburryterminal en via vrachtwagens naar Voorhaven) is bedrijfseconomisch niet houdbaar, terwijl een rechtstreekse spoorontsluiting van de Voorhaven mogelijks een zo grote impact op de doorstroming op Kennedy-de Bolle heeft, dat beperkingen moeten opgelegd worden wat betreft de bedieningstijden, en dus de exploitatiebaarheid van dergelijke spoorontsluiting. Bijkomend stelt zich een probleem aan de overweg in de Stationsstraat (Oostende), waar vrachtverkeer al verscheidene malen de bovenleiding heeft vernield. Dit heeft geleid tot een vraag vanwege de INFRABEL om deze overweg af te sluiten voor vrachtverkeer.

De belangrijkste hinderpaal om tot een zo snel mogelijke en betrouwbare binnenvaartverbinding te komen situeert zich zowel in de infrastructuur (doortocht te Brugge, vrije hoogte Waggelwaterbrug), als in het bedieningsregime van de kunstwerken. Aangezien het aantal binnenvaartschepen voornamelijk beperkt zal zijn in absolute aantallen, zal de impact van openstaande bruggen op de doorstroming van spoor- of wegverkeer beperkt zijn.

**Verweving en nabijheid van haven- en andere functies: potentiële aanleiding tot conflicten**

Een goede afstemming tussen havenontwikkelingen enerzijds en stedelijke ontwikkelingen anderzijds is absoluut noodzakelijk om ook in de toekomst het functioneren van de haven te kunnen blijven garanderen. Immers nieuwe ontwikkelingen kunnen leiden tot klachten of bezwaren die op termijn het functioneren van de haven gaan hypothekeren.

**3.1. De haven is niet toegankelijk voor nieuwe, moderne schepen**

De situering en afmetingen van de havengeul en de stroming voor de havenmond beperken de toegankelijkheid tot schepen in de categorie 120-150 m. De ouderdom van de ro-ro schepen die worden ingezet in Oostende schommelt rond de 25 jaar. Dat betekent dat de scheepsvloot in Oostende binnenkort vernieuwd zal moeten worden. Bij vlootvernieuwing gaat het vrijwel in alle gevallen om inzet van grotere schepen met een lengte van meer dan 180 meter, waardoor de capaciteit kan worden opgevoerd. De waargenomen trend naar inzet van nieuwe schepen die sneller zijn en een beduidend grotere capaciteit hebben doet in elk geval vermoeden dat Oostende het zonder nieuwe haventoeegang moeilijker zal krijgen om in de toekomst te kunnen blijven concurreren met havens die wel de slag maken naar 'economies of scale'. Oostende zal zich in dat geval vooral richten op verbindingen met



havens met vergelijkbare toegangsbeperkingen of met havens waar de vervoerspotentie het niet rechtvaardigt om met lage frequentie en grote schepen te varen. Oostende wordt dan meer een nichespeler en zal op die manier haar marktpotenties op het gebied van ro-ro trafieken niet kunnen waarmaken.

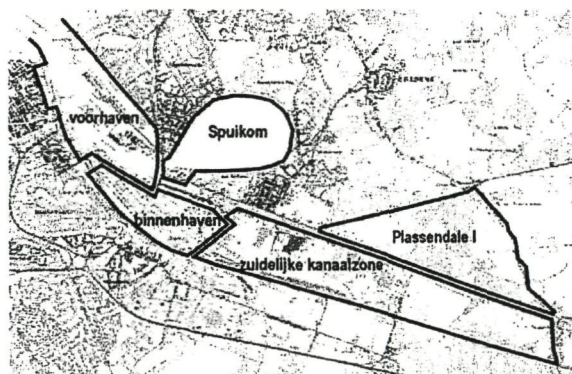
Het blijkt ook dat diverse cruiseschepen Oostende wel willen aandoen, maar eenvoudigweg niet kunnen vanwege de lengte van het schip. Daardoor blijft het aantal afvaarten beperkt tot maximaal het huidige niveau. Schaalvergroting in de cruisevaart betekent dat de haven van Oostende haar potenties inzake cruisevaart in de toekomst nog zal zien dalen.

Verreweg het grootste deel van de bulktrafieken bestaat uit zand- en grinttrafieken, van winning op de zandbanken op open zee. Van daaruit wordt het met schepen naar de zeehavens vervoerd. Dit type schepen met een beperkte lengte ondervindt geen problemen met den toegankelijkheid van Oostende. De verwachting is ook niet dat er in de toekomst sprake zal zijn van forse schaalvergroting in deze markt. Voor containertrafieken geldt hetzelfde verhaal. Oostende richt zich vooral op feederdiensten aan Antwerpen en Rotterdam en intra-Europese short-sea verbindingen met kleinschalige containervaart. Dit type schepen ondervindt dus eveneens geen problemen met de huidige dimensies van de haveningang, en dus ook niet met een toekomstige verbeterde toegang.<sup>2</sup>

### 3.2. Een haven die beperkt is in oppervlakte, en waarbinnen de nog beschikbare oppervlakte grensstellend is voor de ontwikkelingsmogelijkheden

In het onderzoeksgebied worden verschillende deelruimten onderscheiden waarbinnen haven- of andere bedrijfsontwikkelingen kunnen plaatsvinden: Voorhaven, Binnenhaven, Plassendale I en Zuidelijke Kanaalzone (zijnde Plassendale II, Plassendale Chemie en het deel van Logghe tot Doksluis). Ook de Spuikom (i.c. het 'eilandje' ter hoogte van Kop van 't Sas) wordt als een deelruimte beschouwd.

In navolgende tabel is een overzicht opgenomen van de oppervlakte aan terreinen per deelruimte.



Hierin zijn niet-uitgeefbare terreinen (waterwegen en dokken, spuikom, spoorweg- en weginfrastructuur, bermen, oevers, gronden ingenomen door zone-eigen woningen, beschermde monumenten,...) niet opgenomen. Deze beslaan in totaal ca. 323 ha, waarvan uiteindelijk 223,7 ha in het afgebakende havengebied – zoals voorgesteld in deel 4 - vallen.

De gegevens in deze tabel betreffen het eigendomsstatuut of gebruiksrecht (in eigendom van individuele bedrijven of al dan niet verleende concessie). Niet alle 'uitgegeven' terreinen zijn ook effectief in gebruik. Zoals uit volgende paragrafen en bijhorende tabellen mag blijken, zijn een aantal terreinen die hier als 'uitgegeven' zijn aangegeven niet in gebruik en komen een aantal van deze terreinen op korte termijn vrij. Dit betekent dan ook dat naast de terreinen 'in optie' en 'nog uitgeefbaar' ook 'uitgegeven' oppervlakte beschikbaar is of komt. Het spreekt voor zich dat de effectief inschakeling van de reeds uitgegeven maar niet benutte terreinen een ander beheersbeleid vergen om effectief gebruik te stimuleren (afspraken eigenaar, opzeggen concessie, verwerving door havenbedrijf, ...)

<sup>2</sup> In bijlage is een uitgebreide analyse opgenomen waarin wordt aangetoond dat de haventoeegang moet verbeteren.



De nog uitgeefbare terreinen zijn bovendien veelal versnipperd aanwezig en hebben niet allemaal dezelfde kenmerken.

**Tabel 4: overzicht oppervlakte terreinen per deelruimte**

opp (ha)	uitgegeven	in optie	nog uitgeefbaar	totaal	waarvan in havengebied
Voorhaven	29.8	1.0*	5.3	36.1	32.9
Binnenhaven	32.4		3.3	35.7	35.7
Plassendale I	44.9	12.0	28.2	85.1	68.1
Zuidel Kanaalzone	153.5**		23.1	176.6	142.3
Spuikom (eilandje)	0.8		2.2	3.0	3.0
<b>totaal terreinen</b>	<b>261.4</b>	<b>13.0</b>	<b>62.1</b>	<b>336.5</b>	<b>282.0</b>
<b>totaal niet uitgeefbaar</b>				<b>323.0</b>	<b>223,7</b>
<b>TOTAAL</b>				<b>659.5</b>	<b>505.7</b>

\* het betreft het terrein dat gecreëerd wordt door aanleg van de wachtgade aan de Demeysluis (in uitvoering)

\*\* inclusief gipsberg van ca. 30.6 ha

### 3.2.1. Onvoldoende oppervlakte voorhanden die direct maritiem ontsloten is

Uit de economisch groeiscenario's die werden uitgewerkt, rekening houdend met de eigenheid en potenties van de Oostendse haven, blijkt dat bijkomende ruimte gevonden moet worden voor zeehavengebonden trafieken, om de potentiële groei op te vangen. Tot 2010 betreft het 10,6 ha in het basisscenario, en 15,7 ha in het expansief scenario. Mits de ruimteproductiviteit verhoogd wordt, kan deze expansie tot ca. 6,5 ha beperkt worden. Tegen 2020 betreft het respectievelijk 17,8 ha en 29,5 ha, te beperken tot 11,2 ha indien gerekend aan een hoge ruimteproductiviteit. De bijkomende oppervlakte is vooral het gevolg van een voorziene groei van de RORO- en containertrafieken. Deze oppervlakte wordt – gelet op de ontsluitingskenmerken van de verschillende havendelen – best in de Voorhaven voorzien, het direct maritiem ontsloten havendeel.

Het ruimte-aanbod in de Voorhaven is beperkt en versnipperd, zoals weergegeven in onderstaande figuur. In totaal is er ca. 18 ha vrij of vrijkomend onder de huidige ontwikkelingen. Hiervan komt evenwel slechts ong. 8,4 zonder meer in aanmerking voor het opvangen van de groei inzake RORO of containers. Door de ingeslotenheid door het bestaande stedelijk weefsel en de geplande stedelijke ontwikkelingen op Oosteroever, is ruimtelijke uitbreiding niet mogelijk.

### 3.2.2. Aanzienlijk ruimte-aanbod in achterliggende havendelen, maar slechts beperkt maritiem ontsloten

In de dieper gelegen havendelen – we noemen ze Binnenhaven, Plassendale I en Zuidelijke Kanaalzone – is er nog wel een aanzienlijk ruimte-aanbod. In onderstaande figuren wordt een overzicht gegeven van de verschillende havendelen. De gipsberg wordt niet gerekend als beschikbaar aanbod, omdat wegsanering niet haalbaar wordt geacht binnen de planperiode.

Deze havendelen zijn evenwel enkel toegankelijk voor kleinere zeeschepen door de beperkte afmetingen van de Demeysluis, het bochtig vaartracé en de beperkingen van de zwaaikommen. De potenties liggen dan ook eerder in havengebonden bedrijvigheid en logistieke ontwikkelingen die in relatie staan tot de haventrafieken in de Voorhaven.

In de volgende punten zijn overzichten opgenomen van de vrije terreinen en terreinen die vrij komen. Hierbij is ook reeds aangegeven welke randvoorwaarden gesteld worden vanuit het

streefbeeld (zie verder) en welke als onderdeel van het zeehavengebied worden beschouwd. Hieronder worden de resultaten in een samenvattend overzicht gegeven, op volgende pagina's zijn in figuren en bijhorende tabellen per deelruimte een meer gedetailleerd overzicht gegeven.

Niet de volledige oppervlakte van het onderzoeksgebied wordt in het streefbeeld ook effectief als zeehavengebied beschouwd (zie verder). De oppervlakte in zeehavengebied is hierbij al weergegeven.

**Tabel 5: samenvattend overzicht beschikbare oppervlakte in achterliggende havendelen**

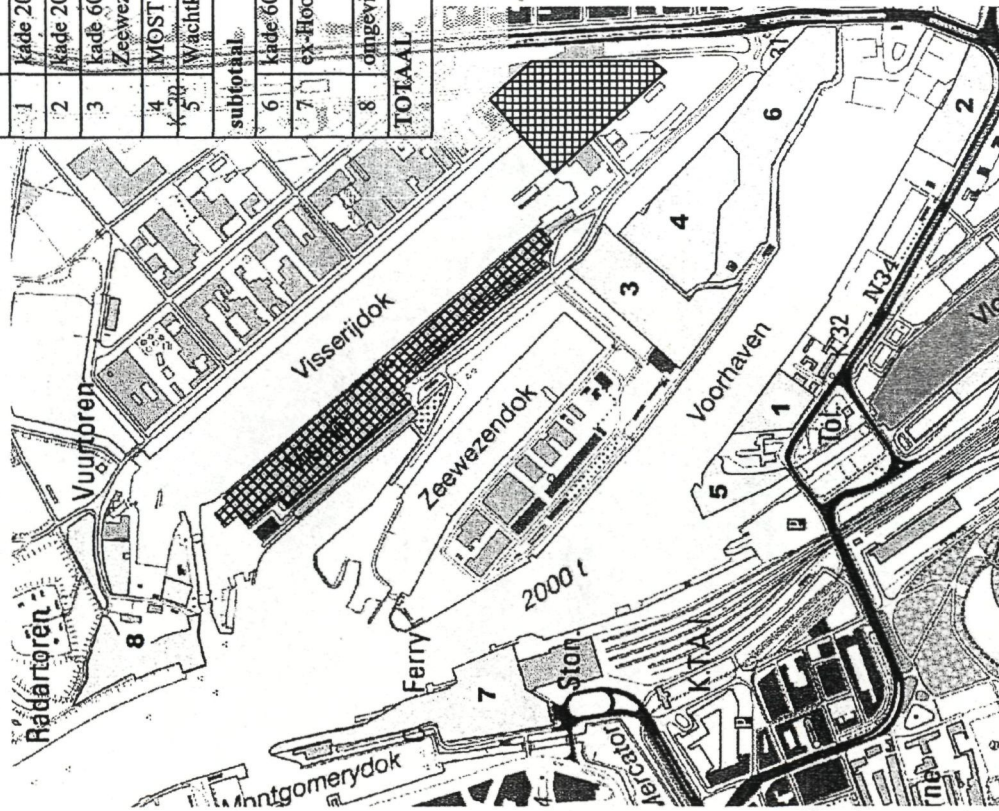
	opp	opp in havengebied
subtotaal Binnenhaven	7,3 ha	7,3 ha
subtotaal Plassendale I	72,3 ha	56,1 ha
subtotaal Plassendale II	24,5 ha	0 ha
subtotaal Pl. Chemie en voorste deel Zuidelijke Kanaalzone	14,1 ha	14,1 ha
subtotaal Spuikom	2,2 ha	2,2 ha
<b>TOTAAL</b>	<b>120,4 ha</b>	<b>79,7 ha</b>



**Figuur 1: Overzicht ruimteaanbod Voorhaven**

**Tabel 6: overzicht beschikbare direct maritiem ontsloten oppervlakte (Voorhaven)**

nr	locatie	opp	opmerking	opp in havengebied
1	kade 202 (Cockerillkade)	0,8 ha		0,8 ha
2	kade 206 (ex-RORO)	1,2 ha		1,2 ha
3	kade 606 (aansluitend op RORO Zeewezendok)	2,8 ha		2,8 ha
4	MOST (vroegere marine)	2,6 ha	komt vrij 2004-2007	2,6 ha
5	Wachtkade	1,0 ha	in uitvoering	1,0 ha
subtotaal		8,4 ha		8,4 ha
6	kade 608-609	3,9 ha	concessie bulktransport	3,9 ha
7	ex-Hooverspeed	3,2 ha	vergeving stedelijke functies (opp afhankelijk van stedelijk project)	1 ha*
8	omgeving Slipway	2,5 ha	vergeving toer-recreatieve functies voorzien	1,5 ha
TOTAAL		18,0 ha		14,8 ha

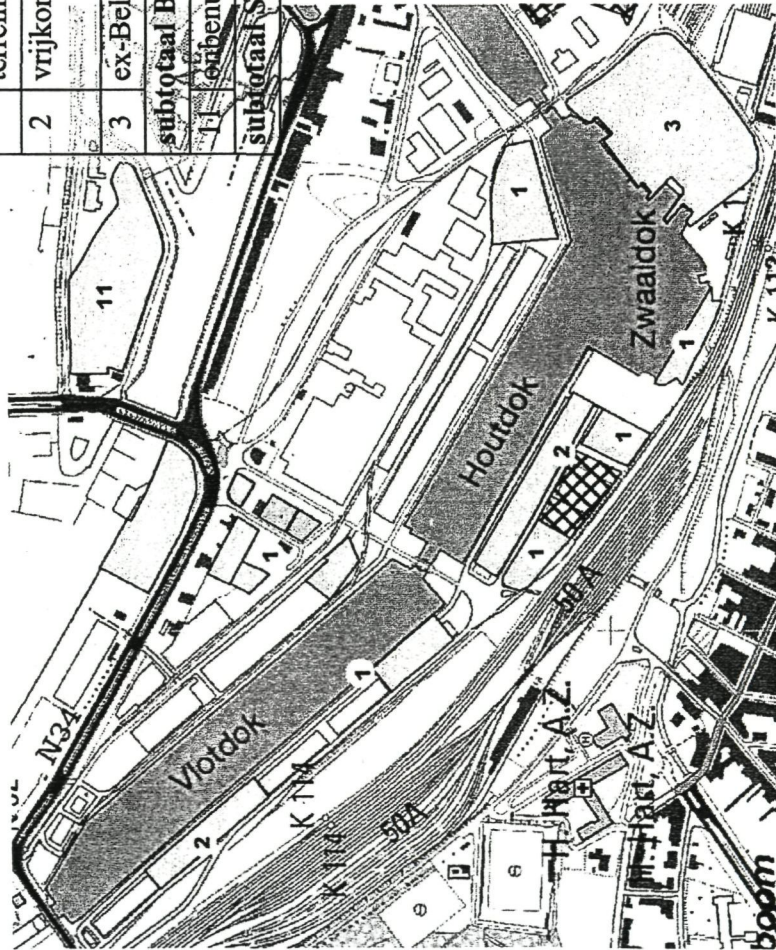




**Figuur 2: overzicht ruimte-aanbod Binnenhaven en Spuikom**



**Tabel 7: overzicht beschikbare oppervlakte Binnenhaven & Spuikom**

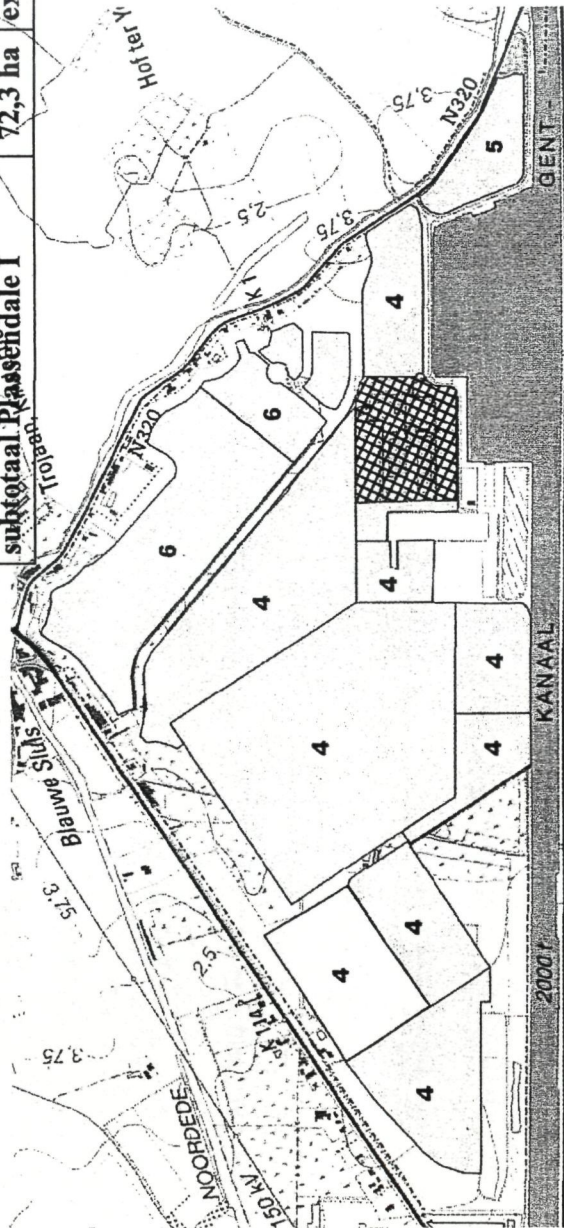
nr	locatie	opp	opmerking	opp in havengebied
1	versnipperde vrije terreinen	2,1 ha		2,1 ha
2	vrijkomend terrein	1,8 ha	dr. herlocalisatie naar Plassendale I	1,8 ha
3	ex-Belijard	3,4 ha	private eigendom	3,4 ha
subtotaal Binnenhaven		7,3 ha		7,3 ha
1	onbenut deel eilandje	2,2 ha		2,2 ha
subtotaal Spuikom		2,2 ha		2,2 ha





**Figuur 3: overzicht ruimte-aanbod Plassendale I**

-  vrije/vrij komende terreinen
-  onderbenutte terreinen



**Tabel 8: overzicht beschikbare oppervlakte Plassendale I**

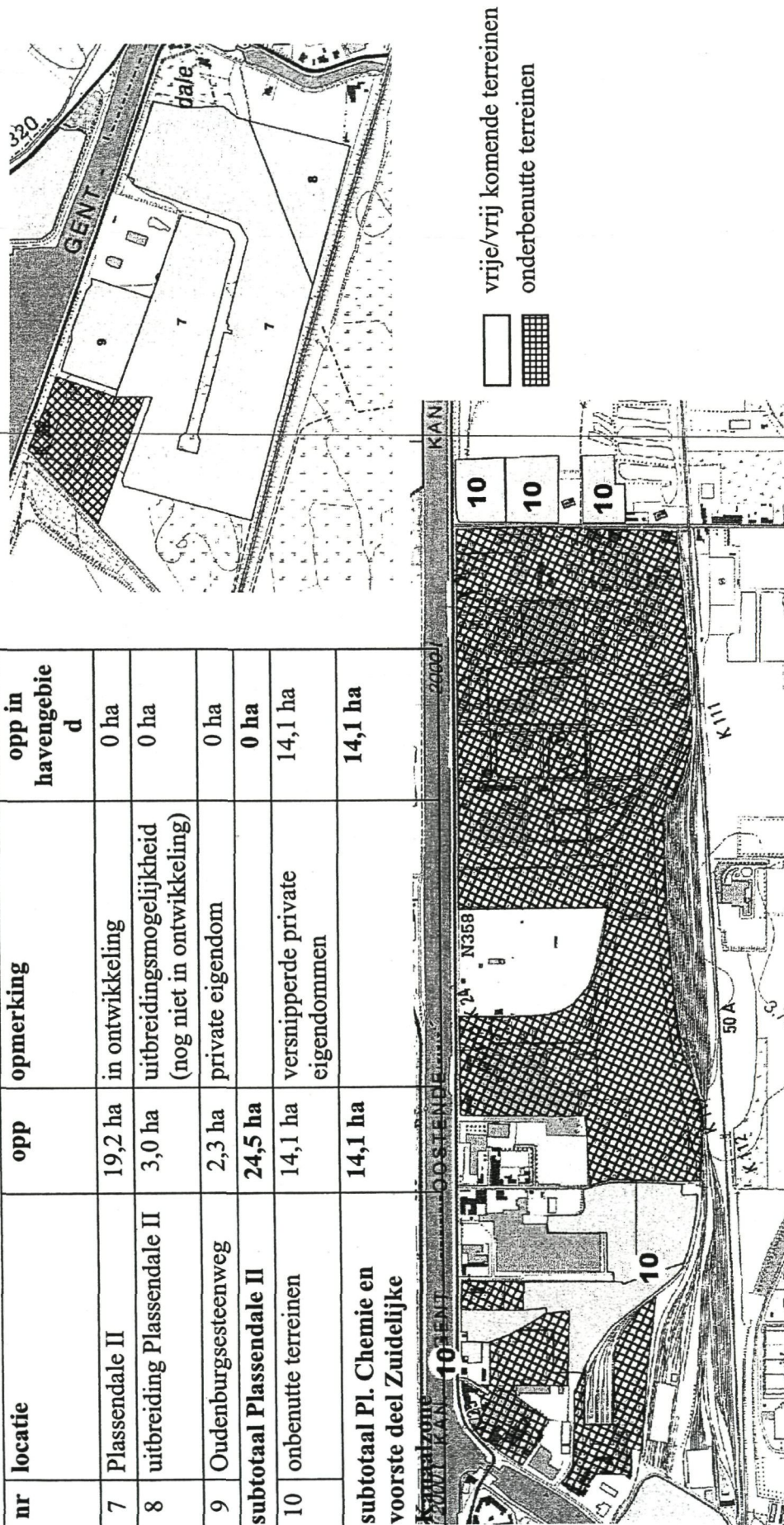
nr	locatie	opp	opmerking	opp in havengebied
4	in ontwikkeling	56,1 ha	waarvan 28,3 ha reeds uitgegeven voor logistiek, op- en overslag	56,1 ha
5	herlocalisatie houttrafiek uit Binnenhaven	(3,0 ha)	zie 2	(3,0 ha)
6	wetenschapspark	16,2 ha	reeds herbestemd voor wetenschapspark	0 ha
<b>subtotaal Plassendale I</b>		<b>72,3 ha</b>	<b>excl. herlocalisatie</b>	<b>56,1 ha</b>



**Tabel 9: overzicht beschikbare oppervlakte Plassendale I**

nr	locatie	opp	opmerking	opp in havengebied
7	Plassendale II	19,2 ha	in ontwikkeling	0 ha
8	uitbreiding Plassendale II	3,0 ha	uitbreidingsmogelijkheid (nog niet in ontwikkeling)	0 ha
9	Oudenburgsesteenweg	2,3 ha	private eigendom	0 ha
<b>subtotaal Plassendale II</b>		<b>24,5 ha</b>		<b>0 ha</b>
10	onbenutte terreinen	14,1 ha	versnipperde private eigendommen	14,1 ha
<b>subtotaal Pl. Chemie en voorstede Zuidelijke</b>		<b>14,1 ha</b>		<b>14,1 ha</b>

**Figuur 4: overzicht ruimte-aanbod Zuidelijke Kanaalzone (deel  
Plassendale II & Plassendale Chemie en voorstede)**





### 3.3. Toekomstige bereikbaarheid van de haven mogelijks in het gedrang

Vanuit de vooropgestelde groeiprognozes van de haventrafieken (nulscenario, basisscenario en expansief scenario) en de visserij, en rekening houdend met de aard van en de beschikbare oppervlaktes aan bedrijventerreinen in Plassendale I en de Zuidelijke Kanaalzone, werden prognoses van de te verwachten vervoersstromen van en naar het hinterland uitgewerkt. Dit gebeurde zowel voor een scenario bij gelijkblijvende modal split, als voor een scenario met een verschuiving naar alternatieven voor het wegverkeer. Dit leidt tot volgende resultaten:

**Tabel 10: raming hinterlandverkeer bij gelijkblijvende modalsplit**

toename aantal voertuigen (aantal/jaar)	aantal in 2002	nulscenario 2002-2020	basisscenario 2002-2020	expansief 2002-2020
aantal vrachtwagens via weg	302.675	+ 253.751	+ 468.798	+ 597.422
aantal goederentreinen (gem. 33 wagons/trein)	64	+ 223	+ 297	+ 316
aantal binnenvaartschepen	18*	+ 323	+ 323	+ 326

\* 2002 was evenwel een jaar waarin het aantal binnenschepen het laagst was t.o.v. voorafgaande en volgende jaren

**Tabel 11: raming hinterlandverkeer bij modalshift**

toename aantal voertuigen (aantal/jaar)	aantal in 2002	nulscenario 2002-2020	basisscenario 2002-2020	expansief 2002-2020
aantal vrachtwagens via weg	302.675	+ 239.728	+ 449.104	+ 574.832
aantal goederentreinen (gem. 33 wagons/trein)	64	+ 409	+ 620	+ 676
aantal binnenvaartschepen	18*	+ 578	+ 578	+ 646

\* 2002 was evenwel een jaar waarin het aantal binnenschepen het laagst was t.o.v. voorafgaande en volgende jaren

De haven van Oostende blijft in belangrijke mate een RORO-haven en zal dus ook grotendeels afhankelijk van wegvervoer. In relatieve cijfers is de stijging van het aantal goederentreinen en binnenschepen zeer groot (in beide scenario's) doch in absolute aantal blijven dit beperkte aantallen. Indien uitgegaan van ca. 220 werkdagen/jaar zullen er in 2020 slechts 1 bijkomende trein en binnenschip zijn per dag in 2020 t.o.v. vandaag bij gelijkblijvende modalshift en 2 à 3 extra treinen en 3 bijkomende binnenvaartschepen per dag bij modalsplit.

De toekomstige bijkomende verkeersontwikkeling die in het plangebied wordt gegenereerd is aanzienlijk, doch maakt slechts een fractie uit van de totale verkeersontwikkeling die verwacht wordt. Immers voor het stedelijke wegverkeer wordt een autonome groei van 5% gerekend tot 2010 en 15% tot 2020, waarbij dan nog geen rekening is gehouden met sterkere ontwikkelingen van toeristisch verkeer en de verkeerstoenames die gepaard gaan met de extra geplande stedelijke ontwikkelingen (ca. 5.720 bijkomende gezinnen in het stedelijk gebied, excl. tweede verblijven). Wat toeristisch verkeer betreft is er van uitgegaan dat de pieken zich veeleer voordoen op momenten dat het havenverkeer beperkt is. Belangrijkste knelpunt inzake wegverkeer is dan ook de (piek)belasting van stedelijk verkeer op de assen die ook de



toegankelijkheid van de haven moeten garanderen. Met name op volgende wegsegmenten kunnen capaciteitsproblemen optreden:

- Kennedy-De bolle

Momenteel zijn er op de verbinding Kennedy-De Bolle zeer hoge intensiteiten tussen het kruispunt "De Bolle" en het Adolf van Glabbekeplein (ten zuiden van de tunnel onder het spoor). Op dit segment komen immers verschillende verkeersstromen samen. Tijdens de piekmomenten worden de maximale intensiteiten reeds bereikt. Deze weg vormt niet alleen voor havenverkeer een belangrijke ontsluiting maar is ook voor stedelijk en toeristisch verkeer een zeer belangrijke oostwest-verbindingsweg. De autonome groei en bijkomende toenames door stedelijke ontwikkelingen zal zich dan ook sterk laten voelen op deze verbinding. Het is moeilijk in te schatten hoeveel de bijkomende intensiteiten "de Bolle" nog kan verwerken. Een nieuwe afstelling van de verkeerslichten kan een aanzienlijke impact hebben op de verbetering van de doorstroming.

- Torhoutsesteenweg – Kennedyrotonde

Een belangrijk knelpunt zijn de intensiteiten op kruispunt N33 x R31. In kader van de havenontwikkeling is hier vooral de relatie haven – luchthaven belangrijk, die momenteel slechts in zeer beperkte mate bestaat maar verder kan ontwikkelen. Het gebruik van de Torhoutsesteenweg als verbindingsweg, in het bijzonder voor vrachtverkeer, wordt bij voorkeur zoveel mogelijk ontmoedigd.

- N358 (Stationstraat (Oudenburg)/Plassendaalsesteenweg)

De projectMER m.b.t. de nieuwe op/afrit Oudenburg geeft aan dat de capaciteit van deze weg (in zijn huidige profiel) zal overschreden worden. Dit is voornamelijk te wijten aan het verkeer dat in de haven en aanpalende bedrijventerreinen wordt gegenereerd.

Aangezien er stemmen opgaan om de spoorwegovergang in de Stationsstraat (Oostende) af te sluiten voor zwaar verkeer, kan verwacht worden dat ook een groot deel van dit verkeer afgeleid wordt op de N358. Bovendien kan er bijkomend stedelijk verkeer verwacht worden op de N358 als er structurele files optreden op Kennedy-De Bolle.

Wat betreft de A10 en N9 wordt na berekeningen verondersteld dat de huidige capaciteit in de toekomst niet overschreden wordt, tenzij op (toeristische) piekmomenten.

De toename van goederenvervoer vanuit havenactiviteiten via het spoor is relatief gezien groot, doch in absolute aantallen beperkt. Dit leidt op zich dan ook niet tot capaciteitsproblemen op de bestaande en voorziene spoorinfrastructuur in het onderzoeksgebied noch op de verdere hinterlandverbindingen. Deze hinterlandverbindingen sluiten evenwel aan op de spoorwegen in Brugge. Hier, en verder, kunnen zich capaciteitsproblemen gaan stellen.

De relatie met het wegverkeer kan voor beperkingen zorgen in het plangebied zelf.

Momenteel betreft het goederenverkeer per spoor voornamelijk de Tilburyterminal, vanwaar de goederen via vrachtwagens – via Kennedy-De Bolle – naar de Voorhaven worden gebracht. Dit is niet enkel een extra kostprijs in de goederenbehandeling maar ook geen optimale situatie t.o.v. de doorstroming van het wegverkeer op Kennedy-De Bolle. Een alternatief voorstel is een rechtstreekse spoorontsluiting naar het Zeewezendok. Onderzoek uitgevoerd in opdracht van De Lijn leert evenwel dat de kruising van een trein met de wegverbinding Kennedy-De Bolle tot aanzienlijke files zou leiden voor het wegverkeer. In deze studie werd geadviseerd om de treinen slechts in daluren te laten oversteken wat de commerciële exploitbaarheid van dergelijke spoorontsluiting aanzienlijk kan bezwaren.

De toename van het hinterlandverkeer via binnenvaart is beperkt in absolute aantallen. Toch stellen zich een aantal problemen om tot rendabele binnenvaart te komen. Met name:



- de noodzaak om schepen in te zetten met vast vaarschema afgestemd op de vaarschema's van maritieme transporten. Dit is alleen mogelijk als de bedieningsuren van de kunstwerken op de trajecten Gent/Oostende en de sluis van Merelbeke uitgebreid worden.
- de doortocht rond Brugge waar naast de bedieningstijden van de bruggen ook de beperkingen qua afmetingen
- de vrije hoogte onder de Waggelwaterbrug (Brugge) die slechts 5,5 m bedraagt, terwijl een vrije hoogte nodig is van 7,1 m om voldoende containers te kunnen laden (3 hoog) om tegen marktconforme tarieven te kunnen varen.

Aangezien het aantal binnenvaartschepen vooralsnog beperkt zal zijn in absolute aantallen, zal de impact van openstaande bruggen op de doorstroming van spoor- of wegverkeer beperkt zijn. Op de belangrijkste wegverbinding (Kennedy-De Bolle) wordt bij openstaande bruggen een omleidingsroute aangegeven.

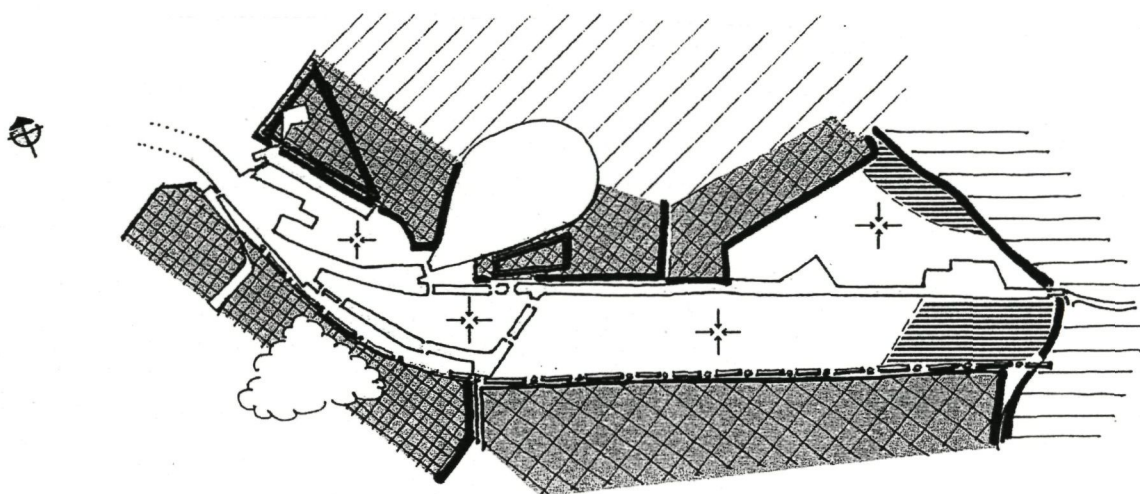
### **3.4. Verweving en nabijheid van haven- en andere functies: potentiële aanleiding tot conflicten**

De ligging van de haven t.o.v. het stedelijk weefsel en aanpalende ecologische, agrarische of landschappelijke waarden, kan aanleiding geven tot conflicten. Immers enerzijds wordt voorzien in de economische ontwikkeling van de haven, en anderzijds moet de (woon)omgevingskwaliteit rondom gevrijwaard blijven. Bovendien zijn direct aansluitend bij de haven nieuwe stedelijke ontwikkelingen gepland (Oosteroever, Kop van 't Sas), waardoor het potentieel aantal gehinderden stijgt.

### **DEEL 3: ONTWIKKELINGSCONCEPTEN**

De vooropgestelde doelstellingen en de ruimtelijk-economische ontwikkelingen kunnen vertaald worden naar ruimtelijke ontwikkelingsconcepten voor de haven. Deze ontwikkelingsconcepten worden ter situering gevat in schematische figuren, en in een aantal kernbeslissingen die richtinggevend zijn voor de verdere (ruimtelijke) ontwikkeling(en) van en in de haven. Omdat deze kernbeslissingen genomen worden op basis van huidige situaties en een aantal veronderstellingen met betrekking tot toekomstige ontwikkelingen, is ook telkens in een toelichting weergegeven waarom deze beslissingen getroffen zijn. Dit maakt het mogelijk om in de toekomst op een gefundeerde wijze op kernbeslissingen terug te komen, als een veranderde ruimtelijke, economische of beleidsmatige context hiertoe zou leiden.

#### **1. ONTWIKKELING DOOR OPTIMAAL RUIMTEGEBRUIK EN VERDICHTING, BINNEN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE GRENZEN**



##### **kernbeslissing 1:**

Er wordt gestreefd naar een maximale economische ontwikkeling binnen het plangebied

##### **kernbeslissing 2:**

De ruimtelijke mogelijkheden worden geografisch beperkt door de verwevenheid met het stedelijk gebied en het omgevende polderlandschap.

Grosso modo worden de grenzen bepaald door de omgeving van het Montgomerydok, de spoorweg t.o.v. de kernstad met stadspark, de spoorweg t.o.v. de regionale bedrijventerreinen Zandvoorde en Plassendale III, de Vuurtorenwijk en het geplande stedelijke ontwikkelingsgebied Oosteroever, Bredene-Sas en de geplande stedelijke ontwikkeling op Kop van 't Sas, het bestaande lokale bedrijventerrein van Bredene en het aaneengesloten openruimtegebied van de Oudlandpolders. Delen van dit gebied kunnen evenwel – omwille van andere ontwikkelingsperspectieven – niet tot het zeehavengebied gerekend worden (zie verder).

##### **kernbeslissing 3:**

Optimaal ruimtegebruik en verdichting is nodig om maximale economische ontwikkeling binnen de grenzen mogelijk te maken



## Toelichting

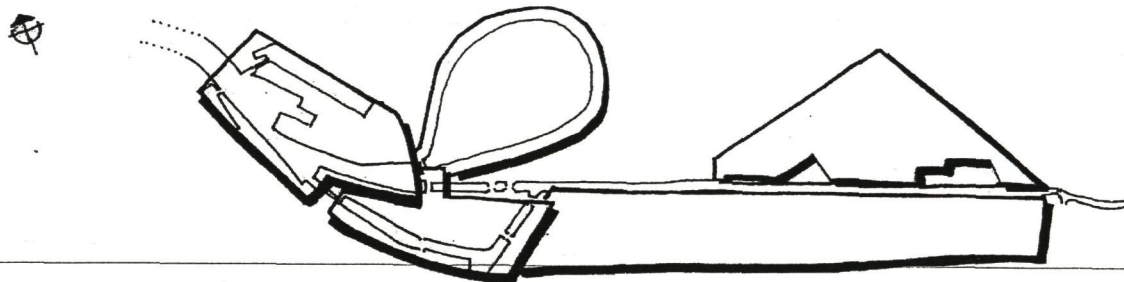
In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) wordt de haven van Oostende samen met de regionale luchthaven geselecteerd als poort op Vlaams niveau. Als onderdeel van logistieke ketens op (inter)nationaal niveau zijn ze belangrijk voor de economische ontwikkeling van de regio. Dit betekent dat (economische) ontwikkeling er gestimuleerd moet worden. Ook op lokaal beleidsniveau wordt de verdere uitbouw van havenactiviteiten en bedrijvigheid in de haven- en kanaalzone als onderdeel gezien van de 'industriële toekomst voor Oostende', het economisch beleidsplan van het Stadsbestuur en de sociale partners. Geheel in overeenstemming met deze beleidsplannen wordt daarom gestreefd naar een maximale economische ontwikkeling in het plangebied.

Tegelijkertijd kenmerkt de haven- en kanaalzone zich sterke verwevenheid met het stedelijk gebied dat zowel oostelijk als westelijk aansluit. Bovendien zijn er vlakbij de haven nog bijkomende stedelijke ontwikkelingen gepland, nl. op Oosteroever en aan Kop van 't Sas. Hierdoor zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor de haven en kanaalzone geografisch begrensd. Naar het hinterland worden de aaneengesloten polderlandschappen – openruimtegebieden die zowel agrarisch, ecologisch als landschappelijk belangrijk zijn – als grensstellend element aanvaard. In het afbakeningsproces voor het regionaalstedelijk gebied Oostende werden hieromtrent reeds afspraken gemaakt tussen de verschillende beleidsniveaus.

Om de vooropgestelde economische groeipotenties inzake haventrafieken mogelijk te maken is een optimaal ruimtegebruik en maximale verdichting nodig, aangezien de beschikbare ruimte beperkt is. Zowel in het grond- en pandenbeleid als in de ruimtelijke organisatie van gebieden in ontwikkeling moet hiermee rekening gehouden worden. Gerichte concessieverlening (i.p.v. verkoop van percelen) vormt hiertoe het belangrijkste instrument. Optimaal ruimtegebruik kan ook bewerkstelligd worden door bedrijfspercelen maximaal voor de beoogde activiteit te benutten. Binnen het havengebied zijn daarom geen groenbuffers tussen de bedrijfspercelen onderling nodig.

Er moet een maximale afstemming van activiteiten op de potenties van het terrein nagestreefd worden maar tegelijkertijd moet de nodige flexibiliteit ingebouwd worden (om in te spelen op conjuncturele verschillen in trafiekgroei doorheen de tijd) en voorkomen worden dat terreinen die gereserveerd zouden worden voor bepaalde activiteiten ongebruikt blijven terwijl voor andere activiteiten geen ruimte kan gevonden worden. Omwille hiervan kunnen delen van het onderzoeksgebied een andere dan een havenbestemming krijgen: met name het wetenschapspark, Plassendale II zijn als regionale bedrijventerreinen te beschouwen, niet als zeehavengebied.

## 2. ONTWIKKELING IN VERSCHILLENDE DEELRUIMTEN



### kernbeslissing 4:

Er kunnen vijf deelruimten onderscheiden worden, die elk op zich eigen kenmerken, beperkingen en potenties hebben. Het betreft: Voorhaven, Binnenhaven, Plassendale I, Zuidelijke kanaalzone en Spuikom

### kernbeslissing 5:

De gewenste ontwikkelingen houden rekening met de eigenheid van elke deelruimte. Dit betekent:

- **Voorhaven:**  
bij uitstek geschikt voor havenactiviteiten. Vooral grote potenties voor diepwatergebonden maritieme trafieken en maritieme trafieken waarvoor snelheid van groot belang is, voor visserij-activiteiten en voor havendiensten die direct maritiem ontsloten moeten zijn.  
De Voorhaven heeft ook een functie als waterkering t.b.v. de veiligheid van het omliggend stedelijk gebied.
- **Binnenhaven:**  
vooral geschikt voor trafieken met kleinere schepen en waarvoor snelheid minder van belang is. Potenties worden daarom vooral gezien inzake bulktrafieken. In beperkte mate kunnen delen ingeschakeld worden t.b.v. trafieken in de Voorhaven, nl. voorzover hierdoor de doorstroming op de wegverbinding Kennedy-De Bolle niet wordt gehypothecerd.
- **Plassendale I**  
voor logistieke activiteiten die een positief effect kunnen hebben op de haventrafiek, en voor zeehaven- of watergebonden en zeehavengerelateerde bedrijvigheid. Een deel blijft voorbehouden voor de ontwikkeling van een wetenschapspark. Dit deel wordt niet als onderdeel van het havengebied beschouwd.
- **Zuidelijke kanaalzone**  
is voor haven- of watergebonden en havengerelateerde bedrijvigheid bedoeld. Plassendale II wordt evenwel als regionaal bedrijventerrein beschouwd en dus niet als onderdeel van het havengebied.
- **Spuikom**  
heeft geen rol in het havengebeuren. De Spuikom wordt niet als een onderdeel van het havengebied beschouwd.



## Toelichting

Rekening houdend met enerzijds het aanbod en de eigenheid en potenties er van qua ontsluiting, beheer en reeds aanwezige activiteiten, en anderzijds de locatievereisten van de verschillende economische activiteiten, kan de ontwikkeling van de haven in 4 ruimtelijke compartimenten ingedeeld worden. Op termijn moet reservering van terreinen en herorganisatie van de activiteiten leiden tot een ruimtelijk-economische ontwikkeling die maximaal aansluit op de potenties en de gewenste ontwikkeling van de andere activiteiten zo min mogelijk hypothekeert.

De Voorhaven is het direct maritiem ontsloten deel van de haven. Enkel het Visserijdok is achter een sluis gelegen. Sterkten zijn de snelle nautische toegang, de vrijwel directe ontsluiting naar het hoofdwegennet (Kennedy-De Bolle) en de aanwezigheid van een goed geëquipeerde en snelle visserijhaven. Belangrijkste bedreiging is de ruimtelijke beperktheid door de ingeslotenheid in het stedelijk gebied en de beperkte beschikbaarheid van vrije of vrijkomende terreinen. Rekening houdend met de vooropgestelde economische groeimogelijkheden is het van belang dat de Voorhaven maximaal wordt voorbehouden voor de verdere ontwikkeling van RORO-trafiek en daarmee samengaand LOLO- en ROPAX-trafiek, diepwatergebonden containertrafiek, diepwatergebonden bulktrafiek (vnl. zeegranulaten), visserij, onthaal van cruiseschepen en havendiensten die direct maritiem ontsloten moeten zijn. Ook het onderhoud en herstel van schepen, en de bevoorrading van schepen zijn – als havengebonden activiteiten – functies die ook in de Voorhaven hun plaats kunnen vinden.

In de Voorhaven worden ook waterkeringswerken gepland om het veiligheidsniveau tegen overstroming van het stedelijk gebied te verhogen. De ingrepen die hiertoe genomen zullen worden mogen het normaal functioneren van de Voorhaven niet hypothekeken op tijdstippen dat er geen overstromingsgevaar is. Bovendien dienen ze dusdanig geconcipieerd dat ze ook de andere vooropgestelde doelstellingen en ontwikkelingsconcepten in de Voorhaven niet verhinderen.

De Binnenhaven is gelegen achter de Demeysluis, rond Vlotdok, Houtdok en Zwaaidok. Multimodaal ontsloten, maar de maritieme bereikbaarheid is beperkt tot kleinere schepen (toegang voor zeeschepen beperkt qua lengte en diepgang omwille van diepgang dokken en afmetingen Demeysluis). Deze beperktheid wordt aanvaard. De beschikbare ruimte is momenteel beperkt en versnipperd, maar door o.a. voorziene herlocalisaties (Rodanar naar Plassendale I) en private projecten die mogelijks niet doorgaan (vroegere Beliardwerf) kan naar de toekomst bijkomende ruimte vrijkomen. Alhoewel in de Voorhaven de ruimte beperkt is om de mogelijke groei op te vangen, kan de Binnenhaven slechts onder randvoorwaarden ingeschakeld worden in functie van de voorhavenactiviteiten. De doorstroming op de wegverbinding Kennedy-De Bolle moet immers gevrijwaard blijven. Om die redenen wordt de binnenhaven maximaal voorbehouden voor havengebonden op- en overslagactiviteiten (bulk, stukgoed) met kleine schepen. De RORO-parkings tussen spoorweg en Stapelhuisstraat die in directe relatie staat tot de Voorhaven (via onderdoorgang Desmet-DeNaeyerbrug) kan evenwel blijven.

Plassendale I ligt aansluitend op het kanaal aan de noordzijde en is via de Demeysluis nautisch ontsloten. Het is een aanzienlijke oppervlakte binnen de vooropgestelde grenzen die nog grotendeels ontwikkeld kan worden. Een aantal concreet geplande investeringen en projecten in uitvoering (verbreding kanaal met aanlegkades, spoorontsluiting, verbetering ontsluiting naar hoofdwegennet, ontwikkeling logistiek park) hebben de potenties van dit gebied aanzienlijk beïnvloed t.v.v. haventrafiek en havengebonden bedrijvigheid. Een ontwikkeling van havengerelateerde bedrijvigheid versterkt en verankert de haventrafiek in de zeehaven van Oostende. Daarnaast is er echter ook een wetenschaps- en technologisch bedrijvenpark gepland.

Gelet op de reeds bestaande bedrijvigheid en recente investeringen, en rekening houdend met



concreet geplande ontwikkelingen met verregaande afspraken inzake realisatie, wordt Plassendale I voorbehouden voor logistieke activiteiten die een positief effect op de haventrafiek kunnen hebben, en voor zeehaven- of watergebonden activiteiten en zeehavenrelateerde bedrijven<sup>3</sup>.

Het gebied ten noordoosten van de nieuwe toegangsweg wordt voorbehouden voor het Green Bridge-bedrijvenpark, gelet op ontbreken van ontsluitingsmogelijkheden via het kanaal, op de landschapsbufferende werking van dit park t.o.v. de polders en gelet op de vergevorderde realisatie-afspraken (o.a. contigentering wetenschapsparken, concessie-overeenkomst en recent BPA). Dit deel kan dan ook niet beschouwd worden als een onderdeel van het zeehavengebied, overeenkomstig de definitie van het RSV.

De Zuidelijke kanaalzone, waarmee de bedrijventerreinen aan de zuidzijde van het kanaal – Plassendale II, Plassendale Chemie en de bedrijfspercelen in het voorste deel van de kanaalzone – worden bedoeld, zijn slechts matig watergebonden (diepe percelen, grotendeels achter bestaande bedrijven, Oudenburgsesteenweg tussen bedrijventerreinen en kanaal) en beperkt qua diepgang (ca. 5 m). Er is nog een aanzienlijk ruimte-aanbod dat echter omwille van de versnipperdheid, eigendomsstructuren en historische vervuiling moeilijker te ontwikkelen is. Door de goede multimodale ontsluiting en om haventrafieken in Oostende te verankeren is dit gebied geschikt voor verdere invulling voor haven- of watergebonden en havenrelateerde bedrijvigheid.

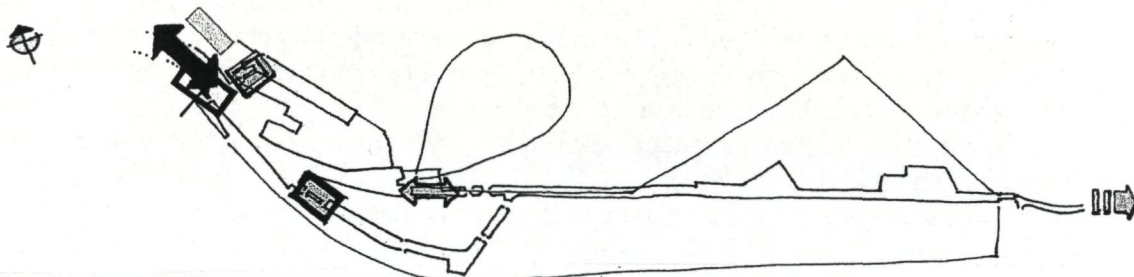
Het achterste deel – Plassendale II – is via de weg goed ontsloten. Overslag van/naar schepen dient te gebeuren via installaties over de Oudenburgsesteenweg heen. Een spoorontsluiting is omwille van de eerder beperkte oppervlakte en het hoogteverschil financieel niet haalbaar. Omdat in het regionaalstedelijk gebied Oostende de ruimte voor nieuwe (gemengde) bedrijventerreinen eerder beperkt is gehouden – wordt Plassendale II als regionaal bedrijventerrein beschouwd en maakt dus geen onderdeel uit van het havengebied. Hierbij wordt watergebonden bedrijvigheid evenwel niet uitgesloten.

De spuikom vervult geen rol (meer) in het havengebeuren. De Spuikom is zowel voor recreatief gebruik, als een rustgebied voor vogels, een wetenschappelijke onderzoekslocatie en voor oesterkweek bedoeld. Hiertoe is een streefbeeld uitgewerkt. Havenactiviteiten worden niet voorzien, daarom valt de Spuikom niet binnen het zeehavengebied.

<sup>3</sup> Onder havengebonden activiteiten worden ook het onderhoud en herstel van schepen, en de bevoorrading van schepen begrepen



### 3. VERBETERDE NAUTISCHE ONTSLUITING VOORHAVEN, EN BLIJVENDE TOEGANKELIJKHEID ACHTER SLUIZEN EN VIA HINTERLANDVERBINDING GARANDEREN



**kernbeslissing 6:**

Verbetering van de haventoeegang voor grotere zeeschepen geldt als uitgangspunt om een economische ontwikkeling van de haven van Oostende te kunnen blijven garanderen.

Prioritair wordt de maritieme toegankelijkheid van de Voorhaven verbeterd.

**kernbeslissing 7:**

Een tijdelijke werfhaventje voor de constructie van deze nieuwe maritieme toegang kan nadien een permanente functie krijgen als diensthaventje voor DAB Vloot. Dit moet verder onderzocht worden qua (hydraulische, nautische en ruimtelijke) haalbaarheid.

**kernbeslissing 8:**

Een nieuwe zeesluis naar de Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I wordt binnen de planperiode niet voorzien, maar de mogelijkheid om eventueel later toch een zeesluis te realiseren mag niet gehypothekeerd worden. Van zodra Plassendale I volzet is, heeft de zeesluis geen zin meer.

**kernbeslissing 9:**

De visserijsluis moet het functioneren van de visserij-activiteiten en activiteiten aan het Visserijdok en de toegang tot het Vuurtorendok blijvend garanderen.

**kernbeslissing 10:**

De renovatie van de Demeysluis wordt afgewerkt, maar de capaciteit wordt niet verder vergroot.

**kernbeslissing 11:**

Het is wenselijk dat de vrije hoogte van de Waggelwaterbrug wordt aangepast t.b.v. containervaart per binnenschip.

**kernbeslissing 12:**

De optimalisatie van de doorvaart ter hoogte van Brugge en een aansluiting op het hoofdwatwegennet tussen Brugge en Gent tot 2000 ton is wenselijk, maar moeten verantwoord worden vanuit de ontwikkelingen in de havens van Oostende en Zeebrugge samen.

Ook het uitbouwen van de estuaire vaart is nodig en moet worden ondersteund.

## Toelichting

Schepen met een lengte boven de 150 meter ondervinden problemen bij het binnenvaren in de huidige toegangseul. Onderzoek naar de toegang tot de haven van Oostende uitgevoerd door het Labo Borgerhout (Scheepmanoeuvres) onderbouwt dit. De haven is momenteel niet toegankelijk voor moderne nieuwe schepen (180 tot 200 m lengte).

De nautische toegang tot Binnenhaven en het kanaal Brugge – Oostende wordt bepaald en beperkt door de afmetingen van de Demeysluis, de diepgang van het kanaal en de omvang van de zwaaikommen. Hierdoor zijn er beperkingen voor zeeschepen qua lengte (max. 120m in Binnenhaven, max. 110 m op kanaal), breedte (max. 17,5 m) en diepgang (max. 6 m voor binnenhaven, max. 5,5 m voor kanaal). Bovendien is de Demeysluis sterk verouderd maar een renovatie is lopende.

Ook de Visserijsluis is in afmetingen beperkt, maar voldoende groot voor de gangbare vissersboten.

Vooraf voor RORO-activiteiten en ook cruiseschepen wordt de verbetering van de haventoeegang als uitgangspunt gezien om een commerciële uitbating van de haven mogelijk te houden. Aangezien ontwikkeling van deze activiteiten zich in de Voorhaven situeert, is de verbetering van de nautische toegang voor de Voorhaven van groot belang. In het algemeen kan bovendien gesteld worden dat door het aanpassen van de haventoeegang aan de moderne scheepvaart meer en blijvend groeipotentieel voor haventrafieken wordt gecreëerd en goederen vlugger zullen transiteren (groter tonnage per schip) en eenzelfde oppervlakte dus efficiënter gebruikt kan worden.

Binnenhaven en Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I zijn nog meer beperkt qua scheepsgroottes, maar verbetering van de maritieme ontsluiting van deze havendelen vergt een aanzienlijke investering in zowel sluizen als kades. Deze verbetering wordt niet nodig geacht in de planperiode omdat een aanzienlijke schaalvergroting van de schepen voor de trafieken die er voorzien worden, niet verwacht wordt.

Rekening houdend met de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen wordt inzake de maritieme ontsluiting vooropgesteld:

- het verbeteren van de maritieme toegang van de voorhaven.  
Belangrijk hierbij is het vergroten van de diepgang als ook een meer beschutte toegang om manoeuvres van grotere schepen in de haven toe te laten.  
De verbetering van de maritieme toegang wordt best gekoppeld aan de kustverdedigingswerken die voor de kust van Oostende worden gepland. Hoe de maritieme toegang best kan verbeterd worden, wordt verder onderzocht in het geïntegreerd plan van AWZ voor de kustverdediging en verbetering van de haventoeegang te Oostende.  
Voor de constructie van een nieuwe haventoeegang moet voorzien worden in een tijdelijk werfhaventje. Dit kan eventueel nadien blijvend als diensthaventje functioneren voor de diensten van DAB Vloot. De mogelijkheden inzake golfwerking, nautische mogelijkheden, en ruimtelijke mogelijkheden (ruimte voor boeienplein, dienstgebouwen,...) moeten verder onderzocht worden. Hierdoor kan terug ruimte gecreëerd worden in de Voorhaven (bv. door het boeienplein in het diensthaventje te voorzien).
- de renovatie van de Demeysluis  
De Demeysluis wordt gerenoveerd om haar werking blijvend te garanderen. Ze wordt evenwel niet vervangen door een nieuwe sluis met grotere capaciteit, omdat de maritieme ontsluiting van Binnenhaven en Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I toch beperkt blijft door de diepgang, de afmetingen van de zwaaikommen en vaarweg in bochtig tracé.



Bovendien moet - tijdens de werken - de toegang tot Binnenhaven en kanaal operationeel blijven.

- geen nieuwe zeesluis naar het kanaal, maar een toekomstige zeesluis niet hypothekeren. Een nieuwe grotere zeesluis is geen uitgangspunt voor het ruimtelijk-economisch streefbeeld. In de Binnenhaven en Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I worden de ontwikkelingsmogelijkheden inzake haventrafieken beperkt tot kleinere coasters. Binnen de planperiode moeten diepwatertrafieken door reorganisatie en intensief ruimtegebruik in de Voorhaven ontwikkeld worden.

Een nieuwe grotere zeesluis zou hoe dan ook best tussen Voorhaven en Kanaal gesitueerd worden (rechte vaarweg, Demeysluis blijft operationeel tijdens werken). De voorziene ontwikkelingen in de Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I zijn echter niet van dusdanige schaal dat deze momenteel een dergelijke investering in een nieuwe grotere zeesluis en de bijhorende verdieping van het kanaal kunnen verantwoorden.

Het is evenwel wenselijk dat de optie voor een nieuwe grotere zeesluis mogelijk blijft omdat zich mogelijks in toekomst wel een schaalvergroting in de scheepvaart van bulk en containers voordoet en om een doorgroei van diepwatergebondentrafieken in de Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I in de verre toekomst als optie open te houden.

Deze optie houdt geen belofte in dat er in de toekomst een nieuwe zeesluis zal komen. Het is evenmin de bedoeling om toegekende concessies te herzien n.a.v. een eventuele latere beslissing om een zeesluis te realiseren. Activiteiten die zich in Plassendale I gevestigd hebben en waarvan het functioneren niet afhankelijk is van een zeesluis, zullen niet moeten herlocaliseren om plaats te ruimen voor nieuwe activiteiten die Plassendale I als vestigingsplaats kiezen omwille van een zeesluis. M.a.w. van zodra Plassendale I volzet is met activiteiten die geen nieuwe zeesluis nodig hebben, vervalt de optie van een zeesluis.

- de Visserijsluis moet het blijvend functioneren van de visserijactiviteiten garanderen. Momenteel dringen zich hier echter geen aanpassingen op.

Wat betreft de hinterlandverbindingen via binnenvaart stellen zich geen problemen qua capaciteit rekening houdend met de groeiprognozes voor binnenvaarttrafieken vanuit de haven van Oostende. Het kanaal Gent-Oostende verzorgt de aansluiting op het waterwegennet vanaf Brugge en het kanaal Plassendale-Nieuwpoort zorgt op kleinschalig niveau voor de ontsluiting van de Westkust.

De spoorwegbrug Waggelwater (kanaal Gent-Oostende) beperkt evenwel omwille van de kleine vrije hoogte de groeimogelijkheden (vnl. inzake containervaart) op het kanaal tussen Gent en Brugge.

De flessenhals in het waterwegennetwerk ter hoogte van Brugge en de beperking van het kanaal Gent-Oostende tot 1.350 ton stellen ook grenzen aan de te gebruiken scheepstypen, zowel vanuit de haven van Oostende als vanuit de haven van Zeebrugge.

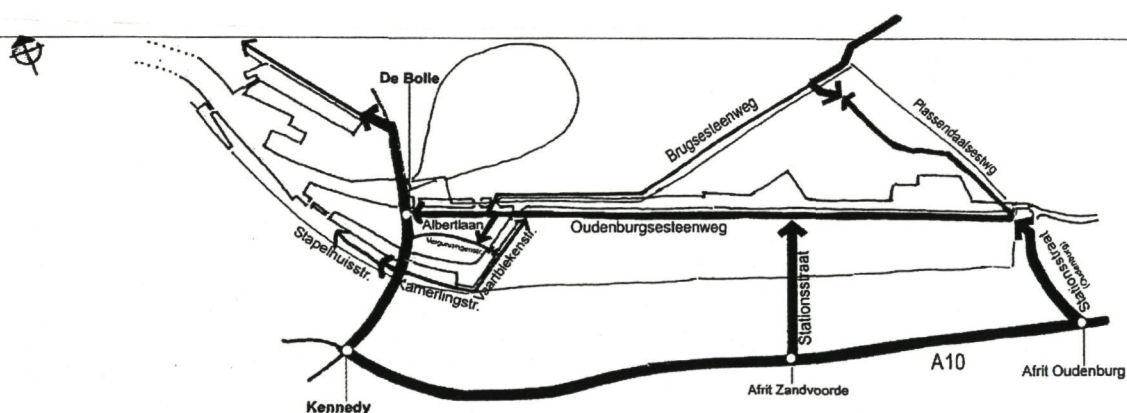
Voor de optimalisatie van het binnenvaartverkeer wordt daarom gesteld:

- De vrije hoogte van de Waggelwaterbrug moet aangepast worden t.b.v. containervaart per binnenschip. In casu zal dit een vervanging van de brug betekenen. Hiertoe kan evenwel geen engagement aangegaan worden vanwege de INFRABEL binnen de planperiode. Vervanging Waggelwaterbrug sowieso pas na realisatie 3<sup>de</sup> spoorontsluiting (voorzien na 2015). Een vernieuwing van de bestaande brug is daarbij evenwel niet aan de orde, en zeker niet te voorzien binnen de planperiode van voorliggend strategisch plan.
- De optimalisatie van het kanaal Brugge-Gent tot 2000 ton (of een alternatieve aansluiting op het hoofdwatwegennet) is wenselijk. Dit kan niet (enkel) vanuit de havenontwikkelingen in Oostende beschouwd worden. Ook de ontwikkelingen in de



haven van Zeebrugge spelen hierin een (doorslaggevende) rol. Daarnaast is ook het promoten en uitbouwen van de estuaire vaart een onderdeel van een integrale oplossing. Dit kan door middel van binnenvaartschepen die voldoen aan de specifieke vaartvereisten, door dokscheppen, kruipcoasters of zeewaardige duwbakken. Voor de haven van Oostende kan hiertoe ingehaakt worden op initiatieven ter promotie en ondersteuning van de estuaire vaart zoals voorzien voor de haven Zeebrugge.

#### 4. ONTSLUITING ZOVEEL MOGELIJK RECHTSTREEKS NAAR HET HOOFDWEGENNET, SCHEIDING VAN HAVENVERKEER EN STEDELIJK VERKEER



##### kernbeslissing 13:

Hinterlandverkeer van en naar de Zuidelijke Kanaalzone en Plassendale I wordt afgeleid van de A10 via afrit Zandvoorde/Stationsstraat en (de voorziene) afrit Oudenburg/N358 (Stationsstraat Oudenburg).

##### kernbeslissing 14:

Hinterlandverkeer van en naar de haven via de N9 wordt afgeleid op de Esperantolaan

##### kernbeslissing 15:

Hinterlandverkeer van en naar de Voorhaven en Binnenhaven kan gebruik maken van de Kennedy-De Bolle via de knooppunten Zwaaidok/Stapelhuisstraat, De Bolle/Vergunningenstraat en Moreauxlaan/Vismijnlaan of Moreauxlaan/Hendrik Baelskaai.

##### kernbeslissing 16:

Wegverkeer tussen de luchthaven en de (logistieke activiteiten in) de havenzone dienen te verlopen via de A18/A10. De heraanleg van de verkeerswisselaar – momenteel in uitvoering – maakt dit mogelijk.

##### kernbeslissing 17:

De aangewezen routes voor havenintern verkeer worden gevormd door Oudenburgsesteenweg (N358)/ Prins Albertlaan (N9) en Esperantolaan/Plassendalesteeweg/Plassendalebrug (N320). De route Vaartblekerstraat/Sloepenstraat/Kamerlingstraat is de aangewezen route voor havenintern verkeer tussen de Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I enerzijds en de zijde Transeurope Ferries in de Voorhaven anderzijds.



**kernbeslissing 18:**

**wachtparkings of bufferopslag in Binnenhaven of Zuidelijke Kanaalzone t.b.v. de trafieken in de Voorhaven moeten zoveel mogelijk voorkomen worden indien ze gelijkvloers kruisen met Kennedy-De Bolle**

**kernbeslissing 19:**

**Vergunningenstraat/Sloepenstraat/Kamerlingstraat moet als omleidingsroute functioneren bij openstaande bruggen (Vlotdok/Houtdok) op Kennedy-De Bolle**

**Toelichting**

De agglomeratie Oostende wordt ontsloten door een wegsysteem gevormd door de R31 waarop de A10 en verschillende invalswegen aantakken. Het haven- en kanaalgebied wordt ontsloten door A10 (aansluiting Kennedyrotonde en afrit Zandvoorde), R31 (Kennedy-De Bolle) en N9 (Bruggesteenweg), die ook belangrijke onderdelen vormen in het verkeerssysteem van de agglomeratie. Deze wegen zijn dan ook niet enkel door het verkeer van en naar de haven te gebruiken, maar ook door het toeristisch verkeer naar de en langsheen de Kust, het regionaal verkeer van en naar de stad en het stedelijk verkeer tussen de kernstad en het Bredense. Dit leidt tot heel hoge verkeersintensiteiten op de R31 o.a. tussen het kruispunt De Bolle en de bruggen over Houtdok/Vlotdok en ter hoogte van de rotonde Adolf van Glabbekeplein (aan de tunnel onder de spoorweg). Ook de verkeersintensiteiten op de Torhoutsesteenweg bereikt momenteel regelmatig de maximale capaciteit. Deze weg speelt geen directe rol in de ontsluiting van haven- en kanaalgebied maar wel voor de luchthaven. De nabijheid van de luchthaven kan een bijkomend pluspunt zijn voor ontwikkeling van (value added) logistics in de haven, op voorwaarde dat er een goede wegverbinding met de luchthaven is.

Ongeacht de ontwikkeling van de haven moet al rekening gehouden worden met een autonome groei van het wegverkeer (ca. 10% per 10 jaar). Bijkomend moet ook nog rekening gehouden worden met nieuwe stedelijke ontwikkelingen die ontsluiten via de R31 of N9 (stedelijke projecten Oosteroever, en Kop van 't Sas, bevolkingsaangroei in vnl. het Bredense als gevolg van het aanbodbeleid voor het regionaalstedelijk gebied Oostende). Daarnaast zullen bijkomende (haven)ontwikkelingen in het plangebied ook bijkomend wegverkeer genereren. De bijkomende verkeersgeneratie door de havenontwikkeling is volgens de prognose aanzienlijk t.o.v. het huidige havenverkeer, maar in de toekomstige totale verkeer maakt het havenverkeer hooguit max. 3,5% uit volgens de prognoses. Door de vooropgestelde ontwikkeling van logistieke en havengebonden bedrijvigheid op Plassendale I en in de Zuidelijke Kanaalzone zal ook bijkomend havenintern verkeer tussen deze zones en de maritieme trafieken in de Voorhaven gegenereerd worden.

De toekomstige toename van het wegverkeer zou niet mogen leiden tot bereikbaarheidsproblemen voor de haven noch voor het stedelijk en toeristisch-recreatief functioneren. Ook havenverkeer op de N9 ter hoogte van de kern Bredene-Sas moet zoveel mogelijk vermeden worden omwille van de verkeersleefbaarheid van de kern. Daarom wordt er voor gekozen om het havenverkeer zo snel mogelijk af te leiden van de belangrijke toegangssassen naar het stedelijk gebied (A10 en N9), om het gebruik van de verbinding Kennedy-De Bolle (R31) zoveel mogelijk te beperken en om havenintern verkeer zo veel mogelijk op andere verbindingroutes binnen het haven- en kanaalgebied op te vangen. Dit leidt tot volgende opties:

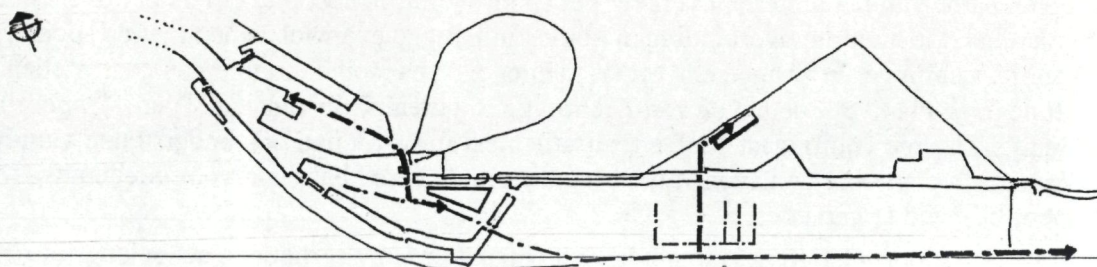
- hinterlandverkeer van en naar de Zuidelijke Kanaalzone en Plassendale I wordt afgeleid via de A10. Naast een blijvend gebruik van de afrit Zandvoorde/Stationsstraat, moet ook de voorziene afrit Oudenburg/N358 (Stationsstraat Oudenburg) hiertoe dienen.



- hinterlandverkeer van en naar de haven via de N9 wordt afgeleid op de Esperantolaan
  - hinterlandverkeer van en naar de Voorhaven en Binnenhaven kan gebruik maken van de Kennedy-De Bolle via de knooppunten Zwaaidok/Stapelhuisstraat, De Bolle/Vergunningenstraat en Vismijnlaan. Ter vervanging van het kruispunt Vismijnlaan kan een kruispunt met de H. Baelskaai worden uitgebouwd. Hierdoor komen de kruispunten op de Moreauxlaan (N34) verder uit elkaar te liggen, ten gunste van de verkeersveiligheid en de doorstroming op Kennedy-De Bolle. Tevens vergroot hierdoor de flexibiliteit in de Voorhaven doordat de eigenlijke ontsluiting van de oostelijke dokken omheen en niet doorheen de verschillende terreinen loopt.
  - wegverkeer tussen de luchthaven en de (logistieke activiteiten in) de havenzone dienen te verlopen via de A18/A10. De heraanleg van de verkeerswisselaar A18/A10 – momenteel in uitvoering – maakt dit mogelijk.
- 
- de aangewezen routes voor havenintern verkeer worden gevormd door Oudenburgsesteenweg (N358)/ Prins Albertlaan (N9), Vaartblekerstraat/Sloepenstraat/Kamerlingstraaten Esperantolaan/Plassendalesteenweg/Plassendalebrug (N320). Deze verbindingsroutes worden ook vanuit het oogpunt van de externe veiligheid en mogelijke cascade-effecten als meest valabel alternatief weerhouden.  
Gebruik van de Prins Albertlaan is onvermijdelijk aangezien hier voldoende profiel en een goede aansluiting op De Bolle gevonden kan worden.  
Via deze assen wordt havenverkeer naar Plassendale I of Zuidelijke Kanaalzone, en havenintern verkeer tussen Plassendale I of Zuidelijke Kanaalzone en Voorhaven weggehouden van A10 en N9. Blijvend gebruik van het gedeelte De Bolle – kruispunt Vismijnlaan van de N34 blijft evenwel onvermijdelijk voor het verkeer naar het Zeewezendok/Tijdok.
  - wachtparkings of bufferopslag in Binnenhaven of Zuidelijke Kanaalzone t.b.v. de trafieken in de Voorhaven moeten zoveel mogelijk voorkomen worden, tenzij ze gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising over Kennedy-De Bolle (i.c. Zwaaidok/Stapelhuisstraat)
  - Bij havenontwikkelingen in Plassendale I en Zuidelijke Kanaalzone zullen de bruggen over Vlotdok/Houtdok vaker moeten openen. Om de doorstroming op Kennedy-De Bolle zo veel mogelijk te vrijwaren, moet de route Vergunningenstraat/Sloepenstraat/Kamerlingstraat dan kunnen functioneren als omleidingsroute.



## 5. VERBETEREN VAN DE MULTIMODALITEIT DOOR NIEUWE SPOORONTSLUITINGEN VAN VOORHAVEN EN PLESSENDALE I, EN BEHOUD VAN DE BESTAANDE SPOORONTSLUITINGEN



### kernbeslissing 20:

De realisatie van een 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor vanuit Brugge richting Gent is ook voor haven van Oostende wenselijk, maar moet verantwoord worden vanuit de ontwikkelingen in de havens van Oostende en Zeebrugge samen.

### kernbeslissing 21:

De bestaande spoorontsluitingen blijven behouden. De spoorontsluiting en spoorplatform op Plessendale I (in uitvoering) wordt afgewerkt.

### kernbeslissing 22:

Een spoorontsluiting van Tijdok is wenselijk.

### kernbeslissing 23:

De Tilburryterminal (De Bolle) kan behouden/ontwikkeld worden als spoorplatform, ook indien spoorontsluiting Tijdok operationeel is. Hierbij wordt rekening gehouden met de leefbaarheid en veiligheid van de aanpalende wooncluster aan de Prins Albertlaan.

### Toelichting

Het havengebied paalt aan de spoorlijn Oostende-Brugge-Gent, die de haven ontsluit naar het hinterland. Alhoewel deze lijn in het RSV niet geselecteerd wordt als onderdeel van het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer, is de toevoerfunctie naar de haven verzekerd door de aansluiting in Brugge en Gent. Plessendale Chemie (Kanaalzone) en de terreinen aan het Vlotdok (Binnenhaven) met het spoor ontsloten, doch deze worden nauwelijks gebruikt. Momenteel beperkt het spoorvervoer in de haven- en kanaalzone zich alsnog tot ro-ro-containers die worden aangevoerd per spoor tot de spoorwegterminal Tilburry (De Bolle), vanwaar ze worden overgeladen op vrachtwagens en naar de terreinen aan het Zeewezendok worden vervoerd. Aangezien dit noch vanuit bedrijfseconomisch standpunt noch vanuit mobiliteitsoogpunt een optimale situatie is, is verdere groei en zelfs behoud van deze trafieken moeilijk.

Op Plessendale I is een spoorontsluiting voorzien en momenteel in realisatie. In relatie tot de reeds geplande op- en overslagactiviteiten en value added logistics wordt dan ook verondersteld dat hierdoor bijkomende goederenstromen per spoor worden gegenereerd.



Havens spelen nu reeds een belangrijke rol in de logistieke ketens. Deze rol kan via het havenbeleid nog versterkt worden. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gepleit om internationale logistieke functies in de havengebieden te concentreren. De ondersteuning hiervan vereist een goede intermodale bereikbaarheid. Bovendien wordt in het Vlaamse mobiliteitsbeleid sowieso gepleit voor een grotere modalshift van goederenvervoer via de weg naar alternatieve vervoersvormen waaronder het spoorverkeer.

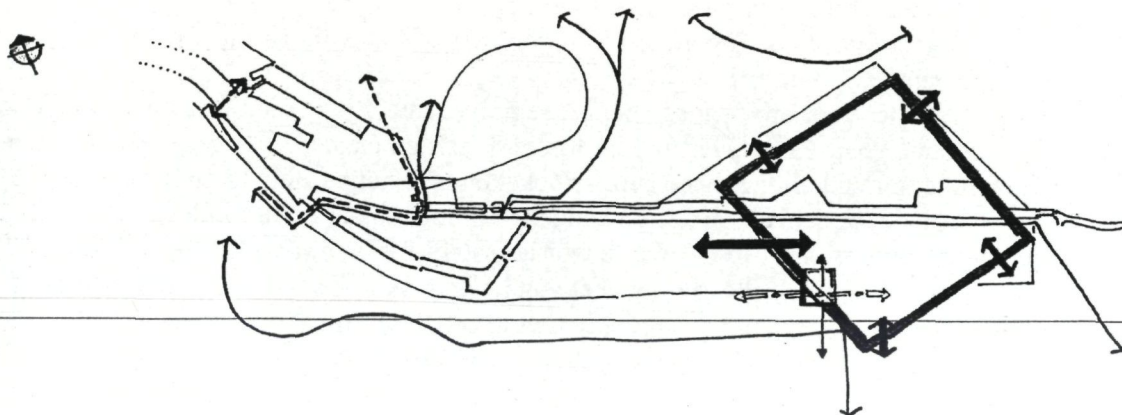
De toename van het hinterlandverkeer per spoor wordt, in absolute cijfers per dag, beperkt ingeschat. De hinterlandverbindingen komen in Brugge evenwel samen met de spoorwegen vanuit Zeebrugge. In Brugge en verder, kunnen zich capaciteitsproblemen gaan stellen. In het Strategisch Plan voor de haven van Zeebrugge is de realisatie van een 3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> spoor tussen Gent en Brugge vooropgesteld. De realisatie hiervan wordt dan ook ondersteund vanuit het strategisch plan voor de haven van Oostende, om de bereikbaarheid voor goederenvervoer per spoor blijvend te garanderen.

Volgende spoorontsluitingen in het havengebied worden weerhouden als belangrijke onderdelen in de multimodale ontsluiting van de haven van Oostende:

- de bestaande spoorontsluiting van Vlotdok (Oostkaai)/Houtdok (Deweertkaai) en de bestaande spoorontsluitingen van Plassendale Chemie blijven behouden. Omwille van de aard van de huidige en verwachte toekomstige activiteiten (bulk, havengebonden bedrijvigheid) en hun ommeland (Oostendse regio) wordt weliswaar niet verondersteld dat deze spoorwegen intensiever gebruikt zullen worden, maar het verleden leert dat de aanwezige infrastructuur beter behouden blijft om op toekomstige ontwikkelingen te kunnen inspelen. Het behoud van deze infrastructuur hypothekeert de ruimtelijk-economische ontwikkeling niet.
- de te realiseren spoorontsluiting en spoorplatform op Plassendale I (in uitvoering), voor de multimodale ontsluiting van het logistiek park en de overslagactiviteiten op Plassendale I.
- een spoorontsluiting van Tijdok/Zeewezendok/Voorhaven (NHM-terminal), voor de multimodale ontsluiting van de containerterminal (RORO-containers). Hierdoor wordt de extra overslag op de Tilburryterminal (De Bolle) vermeden. Bovendien kan een spoorontsluiting van het Tijdok tegelijkertijd eventueel ook voor diepwatergebonden bulktransporten (zeegranulaten) ingeschakeld worden ter aanvulling van binnenvaart. Het gebruik van deze spoorontsluiting zal evenwel impact hebben op de doorstroming van het wegverkeer op Kennedy-De Bolle, want enkel een gelijkvloerse kruising is technisch mogelijk. Een haalbaarheidsstudie moet uitmaken hoe deze spoorlijn best kan gebruikt worden, enerzijds qua rendabiliteit en anderzijds vanuit het oogpunt dat de doorstroming op Kennedy-De Bolle zo min mogelijk gehypothekeerd wordt.
- De spoorterminal Tilburry (De Bolle) blijft behouden. Omwille van de ligging (achter woningcluster Prins Albertlaan, ingesloten in Binnenhaven en via Albertlaan/De Bolle ontsloten) is het nodig dat – binnen de huidige ruimte van de buffer – bijkomende maatregelen worden genomen om hinder t.o.v. de aanpalende woningen te milderen. Tevens moet rekening gehouden worden met de externe veiligheidsaspecten bij overslag van gevaarlijke goederen.



## 6. DE DOORGANG VOOR OPENBAAR VERVOER GARANDEREN EN DE BEREIKBAARHEID MET HET OPENBAAR VERVOER OPTIMALISEREN



### kernbeslissing 24:

Een goede doorgang van de tram en bus, thans op de Slijkensesteenweg, moet gevrijwaard blijven. Ontwikkelingen in de Voorhaven/Binnenhaven dienen hiermee rekening te houden. Hierbij moeten bus en tram zoveel mogelijk geconcentreerd worden op dezelfde bedding voor openbaar vervoer.

### kernbeslissing 25:

Er wordt een veer tussen Westeroever (Montgomerydok) en Oosteroever (omgeving Visserijsluis) voorzien. De benodigde infrastructuur moet aangelegd worden en er moet voorzien worden in een veilige en comfortabele aansluiting op de fietsroutes en het stedelijk ontwikkelingsgebied Oosteroever.

### kernbeslissing 26:

Er moet voorzien worden in een openbaarvervoersontsluiting van de Plassendalegebieden (Plassendale I, II en Chemie), afgestemd op de ontwikkelingsvoortgang en rekening houdend met werkpendel. De afwikkeling van het openbaar vervoer moet zo goed mogelijk geconcentreerd worden op duidelijke assen.

### kernbeslissing 27:

Afsluiting van de spoorwegovergang in de Stationsstraat (Oostende) voor vrachtverkeer is niet wenselijk vanuit het oogpunt van het functioneren van de haven. Verdere afspraken inzake de realisatie van een ongelijkvloerse kruising zijn nodig.

### Toelichting

Het merendeel van het verkeer op het wegennet dat ook de haven ontsluit (o.a. de verbinding Kennedy-De Bolle) zijn pendelstromen binnen het stedelijk gebied en toeristisch-recreatief verkeer naar en doorheen het stedelijk gebied. Om de bereikbaarheid van de haven blijvend te garanderen, is het dan ook van groot belang dat personenverkeer (pendel, maar ook toeristisch-recreatief verkeer) zoveel mogelijk via het openbaar vervoer (spoor, tram, bus) verloopt.

Op het vlak van openbaar vervoer is de ontsluiting van de haven beperkt. Het station van Oostende vormt een knooppunt van openbaar vervoer vlakbij de haven. Van hieruit vertrekt ook de Kusttram die, via de Demeysluis en Slijkensesteenweg, de haven doorkruist.



Buslijnen die op sommige plaatsen de haven aandoen zijn beperkt (2 stadslijnen, 2 voorstadslijnen, 2 streeklijnen). In een aantal beleidsplannen (gemeentelijke mobiliteitsplannen Oostende en Bredene, voorstel afbakening stedelijk gebied) worden aandachtspunten vooropgesteld om het (gebruik van) het openbaar vervoer te optimaliseren<sup>4</sup>:

- de trambedding op de N34/Kennedy-De Bolle wordt verlegd waardoor deze de weg niet meer moet oversteken. Tegelijkertijd vergt dit ook de vernieuwing van de bruggen ter hoogte van de Spuikom.
- in het voorstel voor afbakening van het regionaalstedelijk gebied Oostende wordt een bijkomende voet- en fietsverbinding tussen West- en Oosteroever gevraagd om de nieuwe stedelijke ontwikkelingen – en ruimer bekeken heel het westelijke en het oostelijke deel van het stedelijk gebied – beter en aangenamer met elkaar te verbinden.
- in het mobiliteitsplan van Oostende wordt gesteld dat bij ontwikkeling van de toekomstige tewerkstellingspool te Plassendale het van belang is dat deze ook met het openbaar vervoer wordt ontsloten. Dit in relatie met het stadscentrum (bus, lightrail,...) en eventueel aangevuld met links naar Bredene, Oudenburg, Gistel en Eernegem.
- op vraag van de INFRABEL wordt in het mobiliteitsplan van Oostende en het beleidsplan van de haven voorzien in het afsluiten van de spoorwegovergang Stationsstraat voor vrachtverkeer. Dit omwille van de herhaaldelijke vernieling van de bovenleiding door vrachtwagens waardoor de treinregeling in Vlaanderen steeds ernstig gehinderd wordt (hoofdspoorlijn personenverkeer).

Hierdoor zou echter een deel van het hinterlandverkeer mogelijks verschuiven naar Kennedy-De Bolle wat moet vermeden worden.

Rekening houdend met het belang van een optimaal openbaar vervoer ook om de bereikbaarheid van de haven via de weg te kunnen blijven garanderen, wordt beslist:

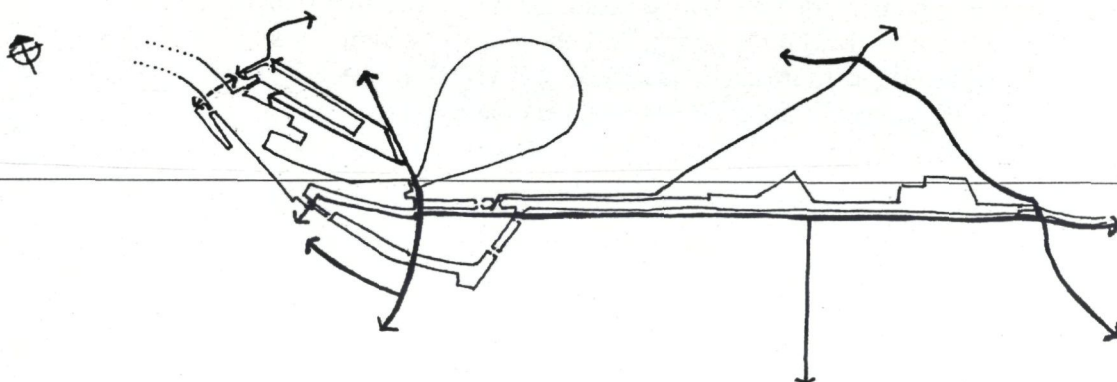
- om capaciteitsproblemen op Kennedy-De Bolle te voorkomen, moet vooral ingegrepen worden op een modal schift van het personenvervoer. Daarom moet een goede doorgang van de tram en bus op de Slijkensesteenweg gevrijwaard blijven. Om zoveel mogelijk ruimte voor havenontwikkeling te behouden en omwille van een duidelijke (en dus veiligere) verkeerssituatie, maken bus- en tramverkeer zoveel mogelijk gebruik van dezelfde bedding. Ontwikkelingen in de Voorhaven/Binnenhaven dienen hiermee rekening te houden.
- om dezelfde reden wordt ook een veer tussen Westeroever (Montgomerydok) en Oosteroever (omgeving Visserijsluis) voorzien. De benodigde aanleginfrastructuur moet gerealiseerd worden. Tevens moet een veilige en aangename route voor voetgangers/fietsers in aansluiting op de stedelijke ontwikkelingen op Oosteroever gecreëerd worden.
- bij ontwikkeling van de Plassendalegebieden (Plassendale I, II en Chemie, maar ook Plassendale III), moet voorzien worden in een openbaarvervoersontsluiting afgestemd op werkpand. De haalbare alternatieven voor ontsluiting per openbaar vervoer moeten onderzocht worden. Hierbij wordt de afwikkeling van het openbaar vervoer zo goed mogelijk geconcentreerd op duidelijke assen, teneinde een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te kunnen garanderen en tegelijkertijd de impact hiervan op havenverkeer zoveel mogelijk te beperken. Bovendien zal dit bijdragen tot een duidelijkere verkeerssituatie en dus een grotere veiligheid van het verkeer.
- afsluiting van de spoorwegovergang in de Stationsstraat (Oostende) voor vrachtverkeer is niet wenselijk omdat dit zou leiden tot bijkomend verkeer van en naar de haven via

<sup>4</sup> bronnen: Mobiliteitsplan Oostende, Mobiliteitsplan Bredene, Voorstel afbakening regionaalstedelijk gebied Oostende



Kennedy-De Bolle. De technische mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising zijn reeds onderzocht. Er moeten evenwel afspraken gemaakt worden m.b.t. de financiering tussen de betrokken partners.

## 7. VEILIGE EN COMFORTABELE FIETSVERBINDINGEN DOORHEEN HET GEBIED



### kernbeslissing 28:

Er moet voorzien worden in veilige en comfortabele fietspaden langsheen Oudenburgsesteenweg, Bruggesteenweg/Prins Albertlaan, N34/ De Bolle-Bredene, Slijkensesteenweg en de Stationsstraat (Oostende)

### kernbeslissing 29:

Het veilig gebruik van Vismijnlaan door fietsers moet gegarandeerd worden.

### Toelichting

Net zoals voor het openbaar vervoer moet ook vanuit het functioneren van de haven het gebruik van de fiets optimaal gestimuleerd worden als alternatief voor wegverkeer, teneinde de bereikbaarheid van de haven blijvend te garanderen. Bovendien loopt de haven- en kanaalzone dwars door het stedelijk gebied. Omdat grote omrijroutes niet kunnen voor fietsverkeer, zijn fietsroutes doorheen de haven dan ook onvermijdelijk om de bereikbaarheid in het stedelijk gebied te vrijwaren. Ook om het aandeel fietsverkeer in de werkpand te verhogen zijn comfortabele en veilige fietsroutes doorheen de haven van belang.

Er zijn nauwelijks veilige en comfortabele fietsvoorzieningen in de haven- en kanaalzone. Enkel langsheen de Stationsstraat (ten zuiden van de spoorweg) en de Plassendaalsesteenweg zijn er vrijliggende fietspaden.

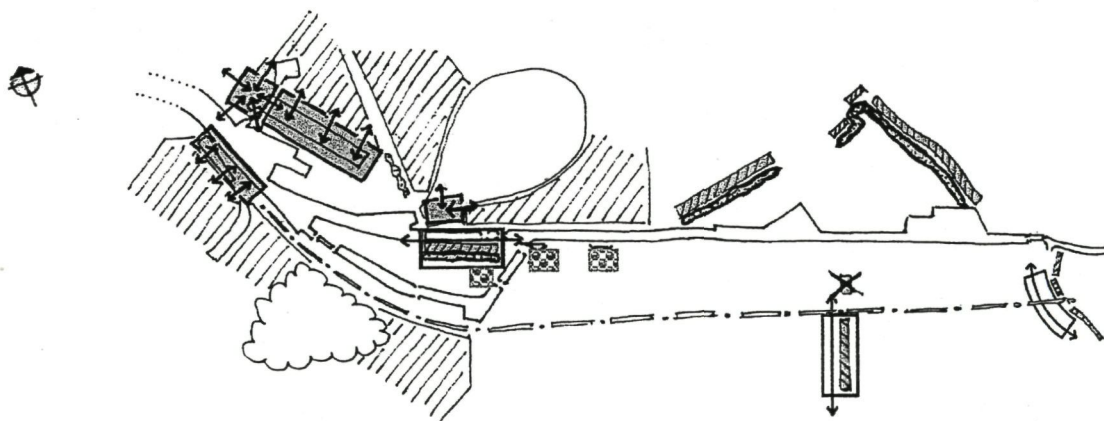
De Oudenburgsesteenweg, Bruggesteenweg/Prins Albertlaan, de N34/Kennedy-De Bolle en de Plassendaalsesteenweg zijn als belangrijkste fietsroutes geselecteerd in de mobiliteitsplannen. Ook de Stationsstraat, Hendrik Baelskaai, Vismijnlaan, Vicognedijk (zuidkant Spuikom) en de Slijkensesteenweg zijn geselecteerd als (aanvullende) fietsroute. Omheen het duingebiedje Halve Maan wordt in het mobiliteitsplan van Oostende een recreatieve (fiets)route voorzien.

Het voorziene veer tussen Ooster- en Westeroever kan ook als onderdeel van een fietsroute beschouwd worden.

Om hierop in te spelen moet:

- voorzien worden in veilige en comfortabele fietspaden langsheen Oudenburgsesteenweg, Bruggesteenweg/Prins Albertlaan, N34/Kennedy-De Bolle, Slijkensesteenweg en de Stationsstraat. Deze wegen zijn immers ook voor (vracht-)verkeer in en naar de haven de belangrijkste routes. Ook voor de Hendrik Baelskaai zijn dergelijke ingrepen gewenst maar dan vooral vanuit de ontsluitingsfunctie voor het stedelijk ontwikkelingsgebied Oosteroever.
- het veilig gebruik van Vismijnlaan door fietsers gegarandeerd worden, aangezien deze wegen ook voor (vracht)verkeer naar haventerreinen worden gebruikt. Hierbij wordt in eerste instantie gedacht aan organisatorische ingrepen m.b.t. in- en uitrijdend vrachtverkeer (bv. duidelijk afgebakende toeritten naar de kadeterreinen voor wegverkeer eventueel te incorporeren in noodzakelijke waterkeringswerken) en signalisatie (bv. wegmarkeringen, knipperlichten, verkeersborden,...).

## 8. BUFFERS EN KWALITATIEVE OVERGANGEN TUSSEN WOONENTITEITEN, UITDOIVING VAN WOONCLUSTERS WAAR DE LEEFBAARHEID NIET GEGARANDEERD KAN WORDEN



**kernbeslissing 30:** Er moeten kwalitatieve overgangen gecreëerd worden tussen de haven en de stad ter hoogte van Montgomerydok/stationsomgeving, Visserijdok, omgeving Slipway, het 'eilandje' aan Kop van't Sas. Concreet betekent dit:

- **Montgomerydok/stationsomgeving:**  
een menging van stedelijke activiteiten (wonen, handel, recreatie, yachting,...) en verweefbare havenactiviteiten (cruise- en passagierstrafiek, kantoren en aanleg van kleine zeeschepen van havengebonden of maritieme diensten,...). Deze mogen echter geen omvangrijke bijkomende verkeersstromen doorheen het stedelijk weefsel genereren.
- **Visserijdok/H. Baelskaai:**  
Een gedeeltelijke demping van het Visserijdok kan nodig zijn om voldoende ruimte te bieden voor de groei van haventrafieken. Hierbij moet het functioneren van de visserij-activiteiten gevrijwaard blijven.  
Nieuwe activiteiten op de kop van het Visserijdok en het gebruik van het Visserijdok voor andere dan visserij-activiteiten, moeten onderling afgestemd worden met de ontwikkelingen op Oosteroever. Daarom worden ook geen nieuwe milieubelastende



productiebedrijven op de kop van het Visserijdok (Nieuwewerfkaai/ Vismijnlaan/H. Baelskaai) en op het (ev. te dempen deel van het) Visserijdok toegelaten.

- **omgeving Slipway:**  
nieuwe haven(gebonden)activiteiten mogen geen blijvende omgevingshinder (functioneel, visueel) veroorzaken t.o.v. het voorziene stedelijk en toeristisch-recreatief gebeuren op Oosteroever en het natuurlijk functioneren van de speciale beschermingszone Halve Maan. Er wordt gestreefd naar activiteiten die in het toeristisch-recreatief gebeuren kunnen ingeschakeld worden.
- **'eilandje' Kop van 't Sas:**  
sterk verkeersgenererende activiteiten moeten voorkomen worden en kwalitatieve omgevingsaanleg is noodzakelijk t.o.v. de recreatieve voorzieningen aan de Spuikom en de de geplande stedelijke ontwikkelingen op Kop van 't Sas.

#### **kernbeslissing 31:**

Er worden groenbuffers voorzien aan het spoorwegplatform op Plassendale I, aan de rand van Plassendale I t.o.v. Bruggesteenvweg/Plassendaalsesteenweg en de buffer tussen spoorterminal Tilburry en de wooncluster Albertlaan wordt verbeterd binnen de huidige breedte.

Ter hoogte van de E. Moreauxlaan wordt een kwalitatieve stadsentree en visueel inkleding t.o.v. de Vuurtorenwijk gecreëerd.

#### **kernbeslissing 32:**

Omwille van de toekomstige verkeersleefbaarheid is herinrichting van de Prins Albertlaan, en op termijn – bij aanleg van de ongelijkvloerse spoorwegkruising-mogelijks een aangepaste inrichting voor de Stationsstraat (Oostende, ten zuiden van de spoorweg) aangewezen.

Voor de woningen aan de Plassendaalsesteenweg (ten zuiden van het kanaal)/Stationsstraat (Oudenburg) wordt rekening gehouden met het idee van vrijwillige verkoop aan de overheid.

#### **kernbeslissing 33:**

Voor de kleine wooncluster in de Stationsstraat (Oostende) ten noorden van de spoorweg, geldt een uitdoofscenario.

#### **kernbeslissing 34:**

De wooncluster Albertlaan wordt bestendigd als een cluster in woongebied. De bestemmingsvoorschriften worden verruimd zodat ook andere functies (handel, horeca, kantoren,...) mogelijk zijn.

Voor de kleinere woonclusters

Vlasstraat/Bloemenstraat/Biekorfstraat/Oudenburgsesteenweg,  
Pottenbakkerstraat/Vaartblekersstraat/Oudenburgsesteenweg en  
Handelstraat/Molendorpkaai gelden ontwikkelingsmogelijkheden als zonevreemde woningen. Enkel indien dit noodzakelijk blijkt voor aanpalende bedrijven zal overgegaan worden tot verwerving.

### **Toelichting**

#### ***Bestaande toestand en hinderaspecten***

(zie ook Figuur 5: Situering van de woonconcentraties en woonclusters p. 62)

1. Huidige situatie: haven vs. omgevende woonconcentraties



Eén van de typerende kenmerken van de haven, is de positie er van t.o.v. het stedelijk gebied. Ze ligt grotendeels a.h.w. geprangd tussen een westelijke stedelijke lob (binnenstad en Konterdamwijk) en een oostelijke lob (Vuurtorenwijk, Bredene Sas en de geplande ontwikkelingen op Oosteroever en Kop van 't Sas). Dit maakt dat haven en woongebieden op verschillende plaatsen met elkaar in contact komen. Een afstemming tussen enerzijds economische ontwikkeling en anderzijds de leefbaarheid en woonomgevingskwaliteit moet nagestreefd worden. De 'hinderbeleving' zal bepalend zijn in hoeverre de balans in de ene dan wel in de andere richting doorslaat. Hierbij spelen zowel objectieve als subjectieve elementen. Kenmerkend voor verstoring is het lokale karkater ervan. Hoe verder van de bron, hoe kleiner het effect. Hinder kan opgedeeld worden in drie grote componenten: milieuverstoring (geluids-, trillings-, geur-, stof-, rook- en lichthinder), verkeershinder (naast milieuverstorend ook verkeersonveiligheid, isolement,...) en visuele hinder (grootschalige bebouwing, bedrijfsomgevingen, verloederings, verkrotting,...). Vooral veranderingen t.o.v. een referentiemoment ('heden') zijn vaak bepalend. Naast hinder vanwege verkeer (geluid, trillingen, onveiligheid, geur, ...), beschouwen we op het niveau van het strategisch plan voor de haven, volgende 'activiteiten' als potentieel hinderend voor omwonenden en recreanten.

- op- en overslag van granulaten in open lucht (stofhinder)
- parkings (bv. RORO) (geluid, ev. geur)
- containeroverslag (geluid)
- nachtelijke activiteiten (licht, ev. geluid rekening houdend met lagere intensiteit achtergrondgeluiden 's nachts)

Hierbij moet evenwel opgemerkt worden dat enige hinder onlosmakelijk samengaat met havenactiviteiten en dus als normaal moet beschouwd worden. Hinder vanwege activiteiten die uniek zijn voor een haven (scheepvaart, visserij,...) worden doorgaans minder hinderlijk ervaren door omwonenden dan hinder van activiteiten die ook op andere bedrijventerreinen voorkomt (vrachtwagens, bedrijfsgebouwen,...). De visuele en functionele 'betrokkenheid' bij het havengebeuren zijn belangrijk elementen die meespelen in de (subjectieve) aanvaarding van eventuele hinder. Hierop kan ingespeeld worden op het vlak van zichten op de typische havenkenmerken (dokken, scheepsbewegingen,...) en de mogelijkheid tot medegebruik van aanpalende ruimte t.b.v. woonondersteunende of recreatieve activiteiten (bv. bezoek van monumenten in het havengebied, het medegebruik van zogenaamde koppelingsgebieden zoals bv. jachthaven, sportvoorzieningen voor bedrijven en bewoners, vishandel, ...).<sup>5</sup>

De havenactiviteiten zijn enigszins 'gebufferd' t.o.v. de omgevende woonentiteiten door de afstand die gecreëerd wordt en/of tussenliggende activiteiten:

- de overgang tussen de binnenstad en de haven wordt gevormd door het Montgomerydok, de cruiseterminal, het station en de sporenbundel.
- de spoorbundel vormt ook een afstandsbuffer tussen de Binnenhaven en de Konterdamwijk.
- de E. Moreauxlaan scheidt het havengebied van de Vuurtorenwijk. Visueel wordt de haven in beperkte mate afgeschermd door een groenstrook langs de Moreauxlaan.
- de Spuikom dringt door in de westelijke stedelijke lob. De Spuikom wordt echter enkel recreatief en in beperkte mate voor oesterkweek gebruikt, en is een belangrijk fourageergebied voor watervogels.
- Bredene-Sas wordt door de Bruggesteenvweg (N9), het Kanaal en de Oudenburgsesteenweg (N358) gescheiden van de bedrijvigheid.

<sup>5</sup> Ook in de concepten m.b.t. verkeer, landschap en milieu wordt op de aangehaalde aspecten verder gewerkt.



- het Visserijdok en de naastgelegen H. Baelskaai palen onmiddellijk aan het gebied Oosteroever waar gemengd stedelijke ontwikkelingen vooropgesteld zijn. Aan die zijde gebeurt het aanleggen en op-/aftuigen van de visserij-schepen. Voor de rest zorgt de breedte van het Visserijdok voor een afstand t.o.v. de rest van de haven.

Naast omwonenden kunnen ook recreanten 'hinder' ondervinden. Vooral in de Oostendse context (kusttoerisme), waar toerisme en recreatie belangrijke sectoren zijn, mag dit niet uit het oog verloren worden. Toeristisch-recreatieve plekken in/om het gebied zijn:

- de stranden, dijk, westelijk havenstaketsel
- de Mercator- en Montgomerydokken en Visserkaai
- de omgeving van Halve Maan, fort Napoleon, de mogelijke ontwikkeling van een Marina (jachthaven met bijhorende horeca en voorzieningen) op Oosteroever
- de Spuikom
- het kanaal (als recreatieve fietsas)

## 2. Huidige situatie: kleinere aansluitende woonclusters

Vlakbij het plangebied bevinden zich enkele kleinere woonclusters en verspreide woningen. Het betreft:

- Cluster langs Stationstraat (ten zuiden van de spoorweg). Deze paalt vooral aan de bedrijfsontwikkelingen in het bedrijventerrein Zandvoordestraat en Plassendale II. De ontwikkeling van het havengebied zal vooral van invloed zijn wat betreft bijkomend (vracht)verkeer doorheen de Stationsstraat. Het betreft een omvangrijke cluster (ca. 50 woningen) in een geëigende zone. Alhoewel gelegen in een industriële doch relatief aangename omgeving (o.a. door herinrichting van de straat) is er een duidelijke investeringstendens.
- Vnl. een toename van het wegverkeer tussen Zuidelijke Kanaalzone en op/afrit Zandvoorde en de optie m.b.t. de spoorwegovergang (ongelijkvloerse kruising) zal een impact hebben t.o.v. de huidige situatie, doch de nodige woonkwaliteit kan gegarandeerd blijven.
- Cluster langsheen de Plassendalesteenweg., van ongeveer 15 woningen, zone-eigen. Aangezien hier reeds een groenberm in aanleg is t.o.v. het achterliggend geplande wetenschapspark en de Plassendalesteenweg geen functie krijgt in het havengebeuren, zal de impact van de bijkomende ontwikkelingen nagenoeg nihil zijn. De woonkwaliteit blijft gegarandeerd.
- Cluster nabij Plassendalebrug van een 10-tal zonevreemde woningen, gelegen in een beschermd dorpsgezicht. Door de omleiding naar de nieuwe Plassendalebrug blijft deze cluster gevrijwaard van verkeersdruk. Door ontwikkeling van Plassendale II zal het uitzicht evenwel ingrijpend veranderen. Een goede landschappelijke inkleding van Plassendale II kan als voornaamste maatregel de hinder grotendeels milderen, zodat deze wooncluster kan behouden blijven.
- Clusters langs de Stationsstraat Oudenburg (ten noorden en ten zuiden van de spoorweg). Het betreft een vrij kleine landelijke cluster ten noorden van de spoorweg (zonevremd) en een grotere (ca. 20) vrij dichte cluster ten zuiden van de spoorweg. Naast geluidshinder omwille van de spoorweg – die nauwelijks zal toenemen door havenontwikkeling omdat het grootste aandeel personenverkeer betreft – speelt vooral de toename van de verkeersdruk een rol door de geplande aanleg van het op-en afrittencomplex Oudenburg op de A10. De cluster ten noorden van de spoorweg kijkt bovendien overheen het kanaal Oostende-Nieuwpoort uit op Plassendale II.

Momenteel is een herinrichting van de Stationsstraat (Oudenburg) in uitvoering. Naarmate de haven en vnl. Plassendale I en II verder tot ontwikkeling komen, en de route meer



gebruikt zal worden, zal de leefbaarheid opnieuw te evalueren zijn, en kunnen meer ingrijpende maatregelen zich opdringen. Tot dan kan de cluster alvast behouden blijven.

- Clusters langs de Bruggesteenweg. Het betreft een drietal clusters, waarvan de kwaliteit van de woningen algemeen goed is.

Een aantal woningen aan de noordzijde (tegenover het geplande spoorwegplatform op Plassendale I) geïncorporeerd in de ambachtelijke zone maar zone-eigen (BPA). Hier zal vooral de toename van het verkeer op de Bruggesteenweg de leefbaarheid beïnvloeden, maar hierin zal de havenontwikkeling niet bepalend zijn. Door de ontwikkeling van Plassendale I wordt wel het uitzicht bepaald.

Een aantal woningen aan de noordzijde aansluitend op het kruispunt Sluizenstraat/Plassendalesteenweg. Hiervoor gelden grosso modo dezelfde bedenkingen, zij het dat de visuele impact van de havenontwikkeling minder groot zal zijn.

Een aantal woningen ten zuiden van de Bruggesteenweg (tussen Esperantolaan en Plassendalesteenweg). Vooral ter hoogte van het kruispunt met de Esperantolaan zal het toenemend havenverkeer bijkomende hinder veroorzaken. Achterliggend wordt het wetenschapspark voorzien.

Aangezien deze woningen aan de rand van het havengebied liggen en goed gebufferd kunnen worden t.o.v. de havenontwikkelingen, kan de wooncluster behouden blijven.

### 3. Huidige situatie: kleinere woonclusters in het plangebied

#### *Cluster langs Stationstraat (ten noorden van de spoorweg)*

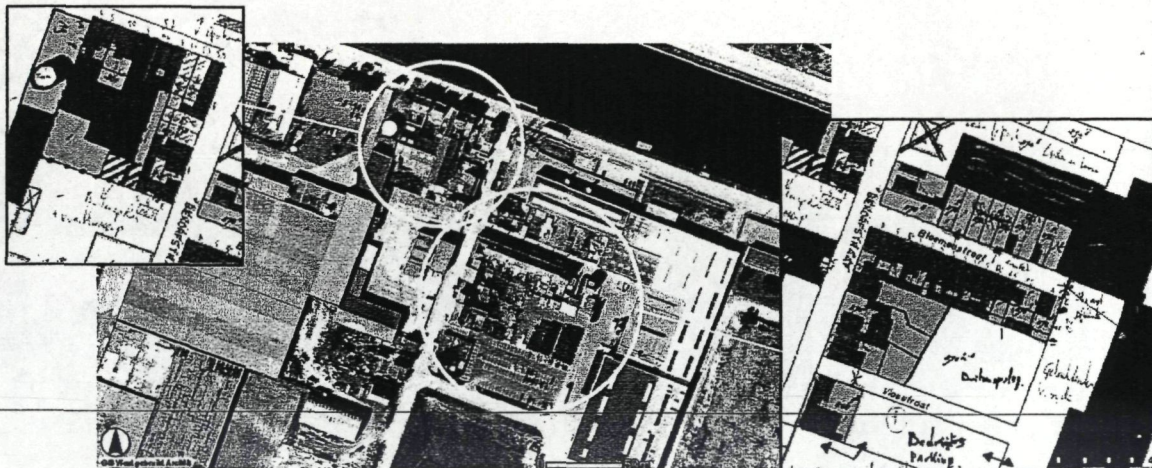


- zeer kleine cluster (3 woningen, waarvan 2 leegstaand)
- woningen in zeer slechte staat
- zeer geïsoleerde ligging (ruimtelijk en tov voorzieningen)
- zonevreemd
- geluids-, visuele en stofhinder
- verkeer zal toenemen
- bij ontwikkeling achterliggende gronden: omsingeling/insluiting door bedrijvigheid, meer geluids, visuele en milieuhinder, verhoogde veiligheidsrisico's

Aangezien het hier slechts 3 woningen in zeer slechte staat betreft, die bovendien de ontwikkelingsmogelijkheden van de gronden tussen Stationsstraat en Gipsberg hypothekeren, zou de woonfunctie hier beter verdwijnen.



*Cluster Bloemenstraat, Vlasstraat, Biekorfstraat en Oudenburgsesteenweg.*

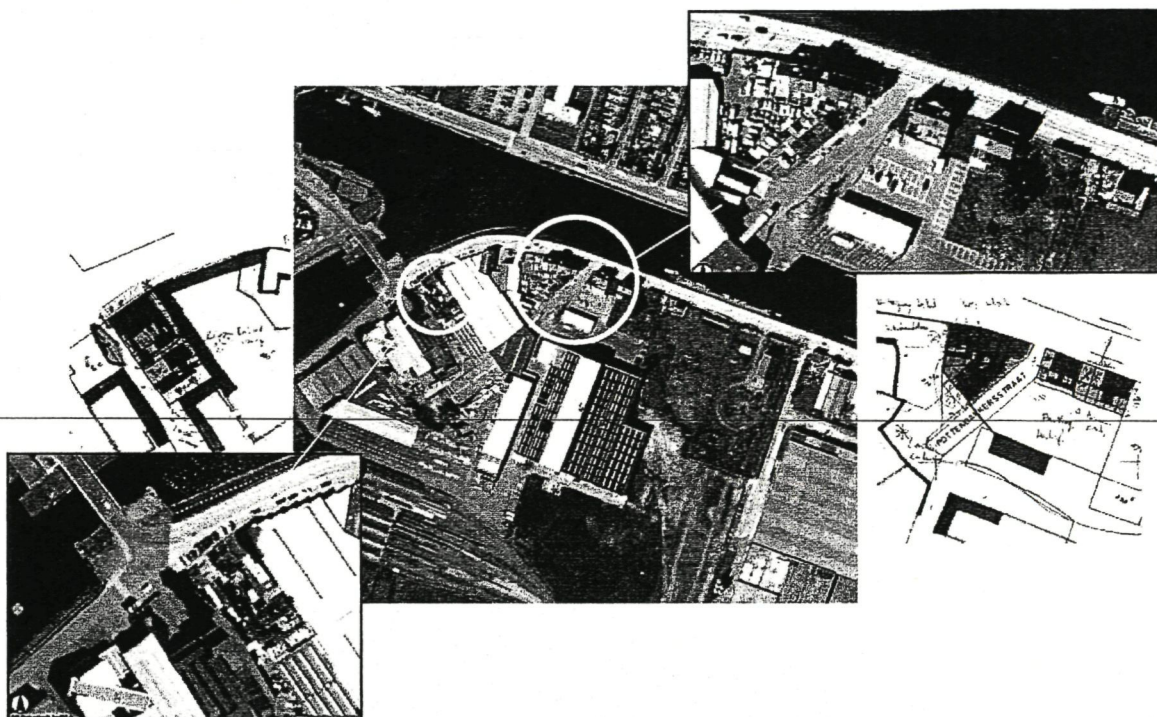


- totaal betreft het ca. 20 woningen
- redelijk geïsoleerd gelegen
- zonevremd
- veelal kleinere woningen met kleine tuinen / koeren
- kwaliteit van de woningen zelf varieert sterk
- grotendeels ingesloten door actieve bedrijvigheid (parkings, opslag in open lucht, bedrijfsgebouwen) zonder buffering
- ontsluiting van deze bedrijven doorheen de woonstraten
- verdere ontwikkeling haven zal vooral leiden tot verhoging verkeersdruk Oudenburgsesteenweg, en mogelijks bijkomend gebruik van Biekorfstraat om achterliggende perceelsdelen te ontsluiten

Maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren zal ten koste gaan van de bestaande omliggende bedrijvigheid (ruimte nodig voor buffering, andere ontsluiting nodig,...). De aanwezigheid van de woningen kan echter ook een impact hebben op verdere ontwikkeling van de bestaande bedrijvigheid (ruimtelijke beperktheid, mogelijks beperkingen bij milieuvergunningen,...). Er moet echter ook opgemerkt worden dat het verdwijnen van deze woningen slechts een beperkte ruimte oplevert die niet of nauwelijks op een zinvolle manier voor ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid kan gebruikt worden. Voorzover ze geen belemmering vormen voor de bestaande bedrijven, hypotheekeren deze woonclusters geenszins de ontwikkeling van de haven.



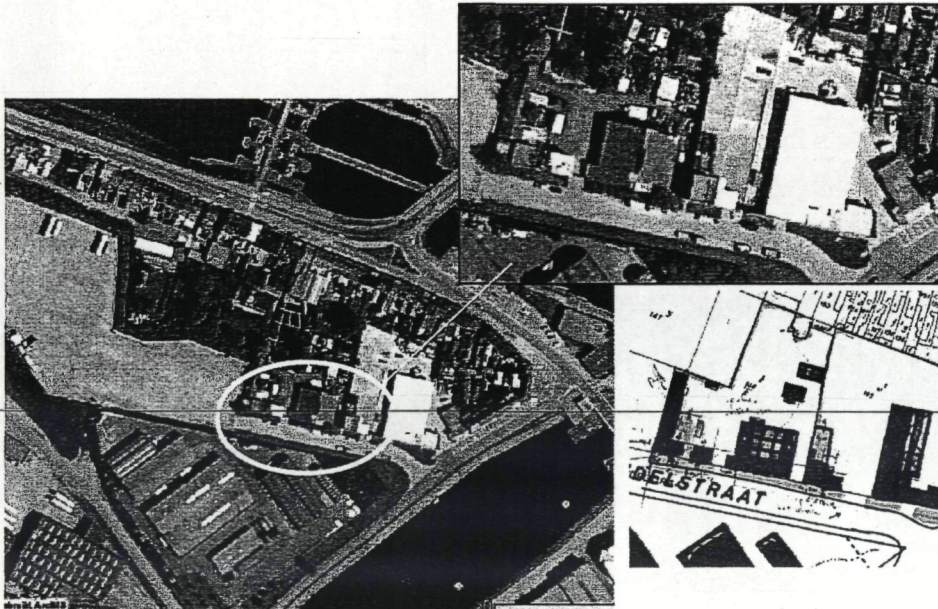
*Cluster Oudenburgsesteenweg, Pottenbakkerstraat, Vaartblekersstraat*



- totaal 15-tal woningen – zonevreemd
  - kwaliteit van de woningen varieert van matig tot slecht.
  - woningen liggen ingesloten tussen bedrijvigheid.
  - zeer kleine private buitenruimten
  - ruimtelijke ingesloten door bedrijfsgebouwen, opslag, bedrijfsparkings
  - verkeers-, visuele en lawaaihinder van laad- en losactiviteiten in de Pottenbakkersstraat
- Bijkomend verkeer langsheen de Oudenburgsesteenweg zal het belangrijkste gevolg zijn bij verdere ontwikkeling van de haven. Net zoals voor de clusters Bloemenstraat moet opgemerkt worden dat maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren ten koste zal gaan van de bestaande omliggende bedrijvigheid maar ook dat de aanwezigheid van de woningen een impact kan hebben op verdere ontwikkeling van de bestaande bedrijvigheid. Het verdwijnen van deze woningen zal slechts een beperkte ruimte opleveren die niet op een zinvolle manier voor ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid kan gebruikt worden, tenzij voor de aanpalende bestaande bedrijven.



*Cluster Handelstraat/Molendorpkaai*

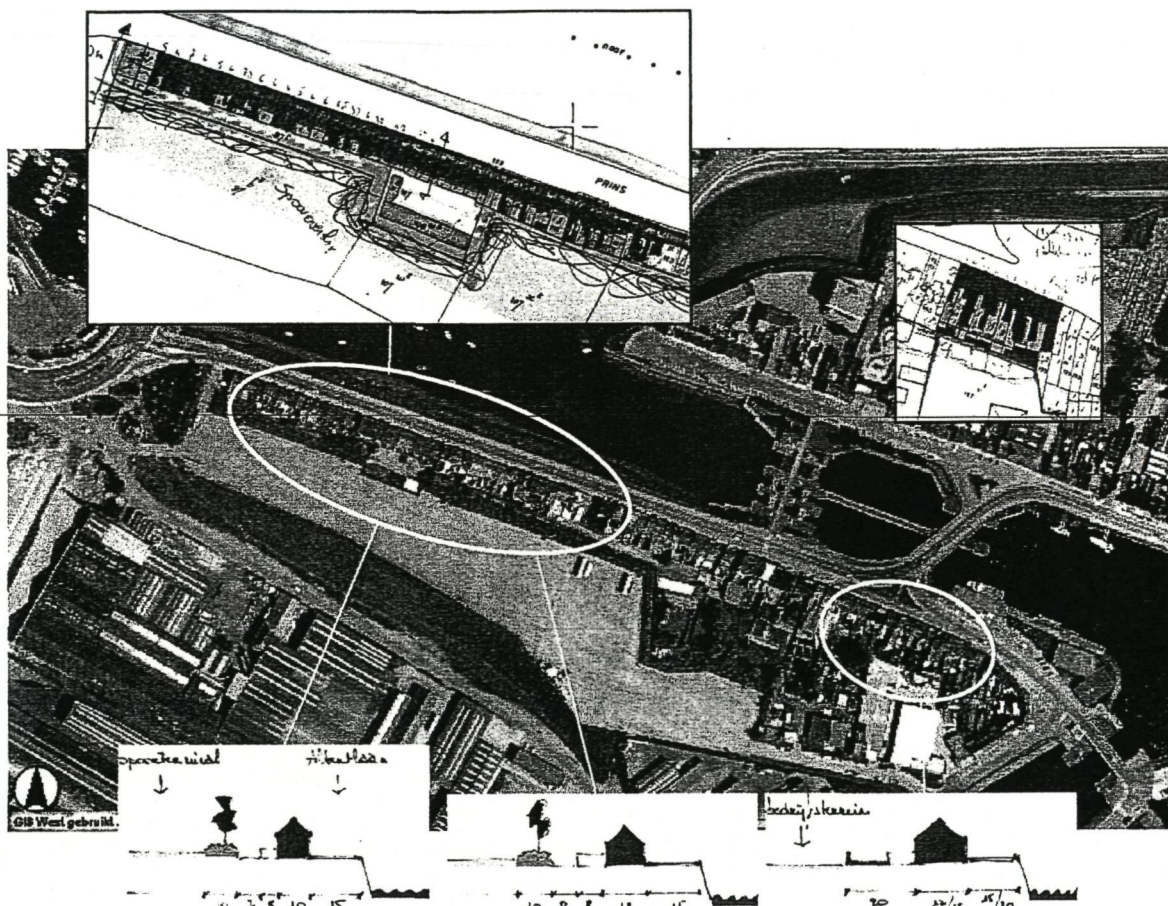


- 3-tal woningen, vergund als bedrijfswoningen
- vlakbij oefenterrein voor vrachtwagens en spoorterminal Tilburry (ontsloten via Molendorpkaai)
- vooral de ontwikkelingen op de Tilburryterminal zal de toekomstige leefbaarheid verder bepalen.

Aangezien ze te beschouwen zijn als bedrijfswoningen, primeert hoe dan ook de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten op de woonomgevingskwaliteit.



*Cluster Prins Albertlaan*



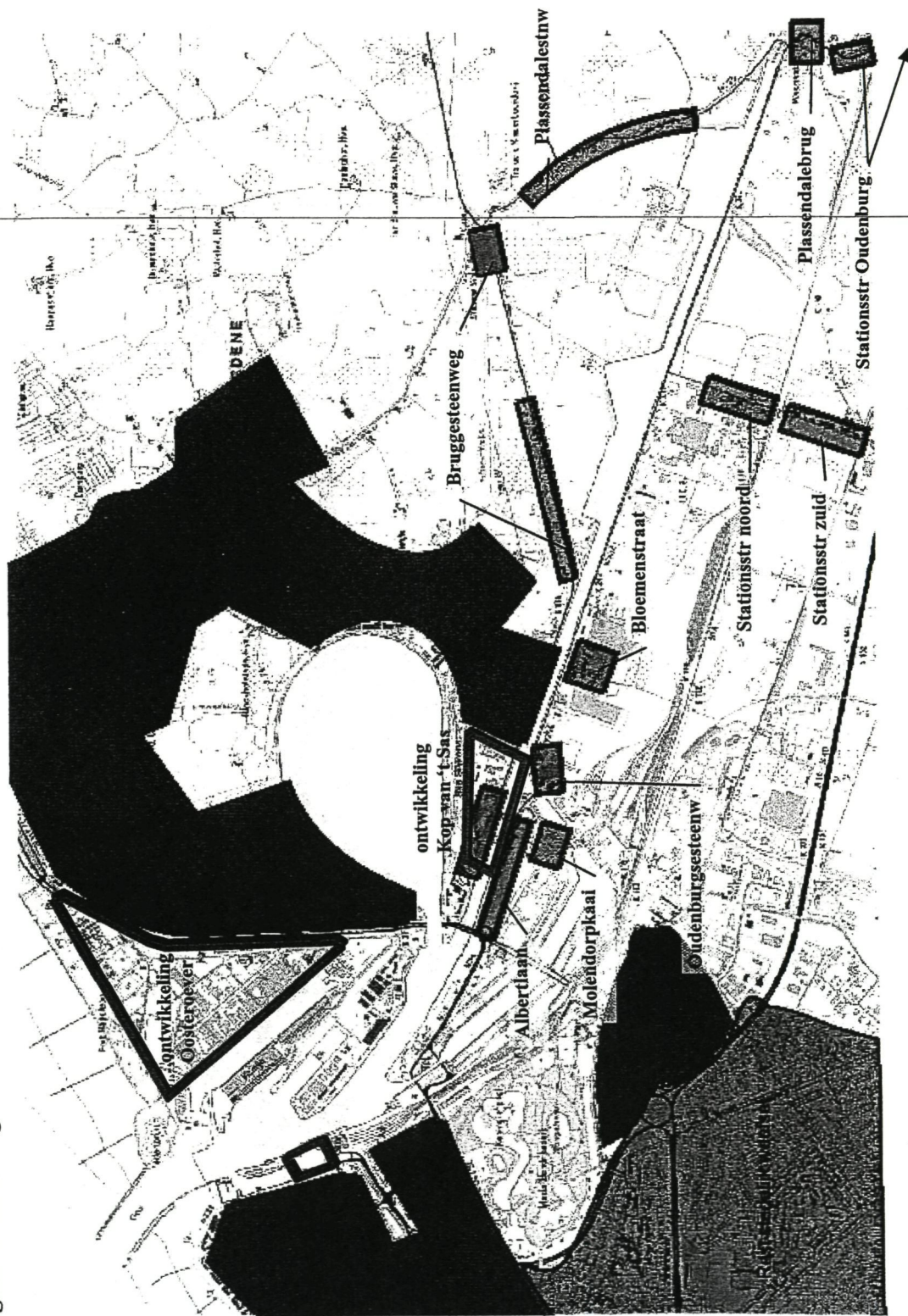
- grote cluster in een geëigende zone (BPA)
- duidelijke vernieuwingsdynamiek waarneembaar
- veelal kleine percelen (nauwelijks buitenruimte of kleine koer) met bedieningsweg om garages langs achter bereikbaar te maken.
- leefbaarheid in sterke mate bepaald door drukke Bruggesteenweg (voorzijde) en aanpalende Tilburry-spoorterminal (achterzijde)
- tussen Tilburryspoorterminal en bedieningsweg aanzienlijk berm, enigszins begroend.
- sporadisch wateroverlast omwille van de hoger gelegen spoorterminal.
- toekomstige leefbaarheid zal sterk bepaald worden door het toenemend verkeer op de Prins Albertlaan waarbij niet zozeer de bijkomende havenontwikkeling maar vooral de te verwachten globale toename van het wegverkeer bepalend zal zijn, aangezien deze weg ook een belangrijke route is voor stedelijk verkeer. Ook de toekomstige activiteiten en functie van de Tilburryterminal zal de leefbaarheid in positieve of negatieve zin beïnvloeden.







**Figuur 5: Situering van de woonconcentraties en woonclusters**





### Ontwikkelingsperspectieven

Om tot een evenwicht te komen tussen enerzijds economische ontwikkeling en anderzijds een maximale woonomgevingskwaliteit worden waar mogelijk gepaste overgangen gecreëerd tussen woon- of recreatie-entiteiten. In sommige gevallen kan echter de leefbaarheid niet gegarandeerd worden of zouden maatregelen leiden tot een beperking van de economische ontwikkelingsmogelijkheden die niet meer in verhouding staan tot het potentieel aantal gehinderden. Volgende ontwikkelingen worden voorop gesteld:

1. De haven heeft historisch steeds deel uitgemaakt van het stedelijk leven in Oostende. Daarom worden ook naar de toekomst niet alleen visuele maar ook functionele relaties gelegd tussen stad en haven. Kwalitatieve overgangen tussen stad en haven worden gecreëerd tussen:
  - ter hoogte van Montgomerydok/stationsomgeving. Hier wordt vooral een vermenging van stedelijke activiteiten (wonen, handel, recreatie,...) en havenactiviteiten voorzien. Ter hoogte van de kades kunnen vooral personentrafieken (cruise, veer, passagiersferry of ROPAX-trafieken) en kantoren voor havengebonden diensten een meerwaarde betekenen voor de stedelijke voorzieningen in de kernstad en tegelijkertijd de historische interactie tussen reizigers en de stad vergroten. Ook het blijvend gebruik van het Montgomerydok voor zowel recreatieve voorzieningen (yachting) als de aanleg van kleinere zeeschepen (DAB Vloot) vormt geen enkel probleem. Een belangrijke voorwaarde is wel dat bijkomend wegverkeer, gegenereerd door de haventrafieken, niet door het stedelijk weefsel moet.
  - ter hoogte van Visserijdok/H. Baelskaai. Vanuit het oogpunt van de ontwikkeling van de haven is het Visserijdok zelf (groot wateroppervlak dat niet volledig nodig is voor de visserijvloot), als ook de aanpalende terreinen op de kop, onderbenut en zouden deze ingeschakeld kunnen worden t.b.v. de ontwikkeling van de maritieme trafieken (bv. als RORO-parking ev. op gedeeltelijk gedempt Visserijdok). Op Oosteroever wordt – ter hoogte van het zuidelijke (ev. te dempen) deel van het Visserijdok voor de toekomst een gemengde ontwikkeling vooropgesteld (kantoren, dienstverlenende bedrijven, KMO, bewoning,...). Daarom is het belangrijk dat enerzijds dit gebied in de haven t.b.v. haventrafieken wordt voorzien en geen nieuwe milieubelastende productiebedrijven worden toegelaten. Anderzijds moet bij de herbestemming en ontwikkeling van het gebied Oosteroever rekening gehouden worden met de aanpalende havenontwikkeling. Dit is een toepassing van het principe van goed nabuurschap (zie ook pt. 11 p. 70).
  - omgeving Slipway. Ter hoogte van de slipway kunnen nieuwe haven(gebonden)activiteiten voorzien worden voorzover deze geen blijvende omgevingshinder (functioneel, visueel) veroorzaken t.o.v. de aanpalende voorziene stedelijk en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen op Oosteroever. Deze ontwikkelingen zijn immers reeds op korte termijn gepland. In de omgeving Slipway moet gestreefd worden naar activiteiten die ook in het toeristisch-recreatief gebeuren ingeschakeld kunnen worden. Belangrijke aandachtspunten zijn wel: een kwalitatieve beeldwaarde en geen grootschalige of milieubelastende activiteiten in deze 'overgangszone'. Ook een negatieve impact op het natuurlijk functioneren in het gebied Halve Maan- als Speciale Beschermingszone - moet voorkomen worden. Aangezien de ruimte in de omgeving Slipway beperkt is, zullen deze activiteiten in principe geen structurele verkeershinder veroorzaken, ook al zijn ze ontsloten via de H. Baelskaai. Eventuele verkeershinder vormt evenwel een aspect bij de beoordeling



van mogelijke activiteiten in de omgeving Slipway, waarbij evenwel rekening moet gehouden worden de verhouding t.o.v. bijkomend verkeer dat zal gegenereerd worden door stedelijke ontwikkelingen op Oosteroever en met het brede profiel van de H. Baelskaai.

- ter hoogte van het 'eilandje' aan Kop van 't Sas. Vooral t.o.v. de recreatieve voorziening aan de Spuikom en het geplande strategisch stedelijke ontwikkelingsproject op Kop van 't Sas is een kwalitatieve omgevingsaanleg noodzakelijk. Aangezien dit gebied ook enkel via de Prinses Elisabethlaan te bereiken is, moeten sterke verkeersgenererende activiteiten voorkomen worden, omwille van de verkeersleefbaarheid ter hoogte van Kop van 't Sas.
2. omgevende woonclusters die direct of nagenoeg direct aansluiten op havenactiviteiten worden gebufferd d.m.v. groenschermen. Dergelijke groenaanleg schermst vooral de visuele hinder van bedrijfsomgevingen af. Waar mogelijk wordt gewerkt met bermen die ook andere omgevingshinder (geluid, stof,...) enigszins temperen. Dergelijke ingrepen zijn voorzien:
- ter hoogte van de Dokter E. Moreauxlaan t.o.v. de Vuurtorenwijk. Hier moet evenwel rekening gehouden worden met de geplande verlegging van de trambedding. Deze moeten samengaan met een kwalitatieve terreinaanleg zodat een verzorgde stadsentree t.o.v. de Moreauxlaan en een aangenaam uitzicht vanuit de Vuurtorenwijk gecreëerd wordt.
  - ter hoogte van het spoorwegplatform op Plassendale I t.o.v. de wooncluster ten noorden van Bruggesteenvweg. De begroening van de berm van het spoorwegplatform is reeds afgedwongen in de stedenbouwkundige vergunning.
  - aan de rand van Plassendale I t.o.v. de woonclusters aan de Bruggesteenvweg/Plassendaalsesteenweg. Deze groene berm is reeds in aanlegfase.
3. Voor een aantal clusters worden bijkomende maatregelen genomen om de woonomgevingskwaliteit te verbeteren
- de cluster Prins Albertlaan. Alhoewel de leefbaarheid in belangrijke mate wordt gehypothekeerd door de spoorterminal aan de achterzijde en een toenemende verkeersdruk aan de voorzijde, betreft het zone-eigen woningen (BPA). Deze vrij grote cluster wordt behouden waarbij zowel een betere buffering binnen de huidige bufferstrook t.o.v. de spoorterminal als de herinrichting van de Albertlaan een blijvende leefbaarheid moeten garanderen. Bovendien zal de mogelijkheid gecreëerd worden om ook andere verweefbare activiteiten (handel, horeca, kantoren,...) toe te laten, teneinde de vastgoedwaarde niet verder te hypothekeken. Concrete maatregelen zijn dan ook:
    - tussen spoorterminal Tilburry en de wooncluster Albertlaan bestaat een (groene) berm maar een betere aanleg is aangewezen. Op korte termijn moet in elk geval voorzien worden in een betere buffering (geluidsscherm, hogere groenaanplant) binnen de ruimte die momenteel door de buffer wordt ingenomen. Bovendien moet de wateroverlast verholpen worden.
    - de strikte woonbestemming die nu geldt (BPA) zal verruimd worden naar andere verweefbare activiteiten.
    - herinrichting van de Prins Albertlaan. Eventueel bijkomende verkeershinder zal niet zozeer door de havenontwikkeling maar wel door een globale toename van stedelijk verkeer veroorzaakt worden. Het profiel is voldoende breed om bijkomend verkeer op te vangen en maakt heraanleg mogelijk.
  - de cluster Stationsstraat (Oostende) ten zuiden van de spoorweg. Een verkeerstoename zal vooral veroorzaakt worden door ontwikkeling van de haven in relatie tot de

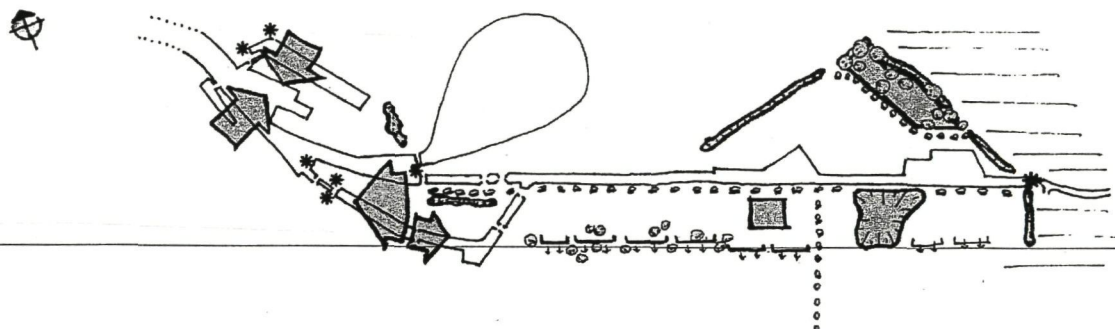


op/afrit Zandvoorde. De vrij recente heraanleg is reeds een aanzienlijke verbetering. Naar aanleiding van de realisatie van een ongelijkvloerse kruising met de spoorweg kan de aanleg evenwel herbekeken worden.

- de clusters langs de Stationsstraat (Oudenburg). De leefbaarheid wordt bepaald door de ontwikkeling van de haven in relatie tot de geplande op/afrit Oudenburg. Momenteel wordt een herinrichting van de weg uitgevoerd. Naargelang de havenontwikkeling vordert, moet de leefbaarheid terug geëvalueerd en de mogelijke maatregelen onderzocht worden. Hier wordt rekening gehouden met de idee van vrijwillige verkoop aan de overheid, zoals reeds in de projectMER aangaande de realisatie van de op/afrit werd gesuggereerd.
  - een aantal kleinere woonclusters in het havengebied kunnen blijven bestaan voorzover ze gewenste bedrijfsontwikkelingen niet hypothekeren. De woningen behouden ontwikkelingsmogelijkheden als zonevreemde woningen. Hun blijvend voortbestaan kan evenwel niet gegarandeerd worden. Er worden ook geen maatregelen voorzien om de woonomgevingskwaliteit te verbeteren, omdat dit een te grote impact zou hebben op bestaande en eventuele nieuwe bedrijvigheid. Het betreft:
    - de woningen aan de Bloemenstraat, Oudenburgsesteenweg, Vlasstraat, Biekorfstraat
    - de woningen aan de Oudenburgsesteenweg, Pottenbakkerstraat, Vaartblekersstraat,
    - de woningen aan de Handelstraat/MolendorpkaaiDeze woningen kunnen te allen tijde verworven of onteigend worden t.b.v. de ontwikkeling van de aanpalende bedrijvigheid. Deze maatregelen zullen echter pas genomen worden indien de noodzaak zich voordoet. Doordat de clusters zo ingebed zitten tussen bestaande bedrijven, kunnen deze gronden niet ingeschakeld worden t.b.v. andere bedrijvigheid. Verwerving zou aanzienlijke investering vergen die niet renderen zolang de aanpalende bedrijven geen nood hebben aan deze gronden. Daarom wordt ook niet overgegaan tot uitoefening van het voorkoopprecht of tot onteigening zolang er zich geen concrete vragen van de aanpalende bedrijven voordoen.
4. Voor de wooncluster in de Stationsstraat (Oostende) ten noorden van de spoorweg wordt een uitdoofscenario vooropgesteld. Het betreft slechts drie woningen in slechte staat, waarvan 2 onbewoond, die verworven zullen worden indien de mogelijkheid zich voordoet. Hierdoor kunnen de achter- en naastliggende gronden optimaal t.b.v. de havenontwikkeling ingeschakeld worden.



## 9. VERHOGEN VAN DE LEESBAARHEID, OPEN ZICHTEN OP HET HAVENLANDSCHAP, INBUFFERING EN KWALITATIEVE AFWERKING VAN BEDRIJFSLANDSCHAPPEN



### kernbeslissing 35:

In de mate van het mogelijke worden open zichten gehouden vanuit Wester- en Oosteroever op de Voorhaven en vanop Kennedy-De Bolle op Voor-, Binnenhaven en Spuikom.

### kernbeslissing 36:

Het maritiem-bedrijfslandschap wordt ingekleed d.m.v. groen t.o.v. het omgevende polderlandschap en woonclusters. De parkachtige aanleg van het wetenschapspark vormt hierin ook een element. Bijkomend aan de groenbuffers en -schermen die mee dienst doen als inkleding t.o.v. woonconcentraties, wordt ter hoogte van Rodanar een groenscherm voorzien over de resterende breedte aan het terrein, als inkleding t.o.v. het polderlandschap.

### kernbeslissing 37:

Het is wenselijk dat t.o.v. de hoofdspoorweg voor personenvervoer kwalitatieve bedrijfsfronten en/of een groene inkleding worden voorzien.

### kernbeslissing 38:

Het is wenselijk dat Esperantolaan, Stationsstraat en Oudenburgsesteenweg/Prins Albertlaan als ontsluitingssysteem worden benadrukt door laanbeplanting.

### kernbeslissing 39:

Berschermde monumenten worden behouden. Deze worden zoveel mogelijk ingeschakeld in het havengebeuren (oorspronkelijke functie of nieuwe invulling). Indien ze niet meer geschikt zijn om een dergelijke functie te vervullen, kan ook een meer stedelijke functie voorzien worden, voorzover deze verenigbaar is met havenactiviteiten.

Als maritiem-industrieel landschap heeft het havengebied een heel ander beeld (schaal, morfologie en typologie) dan het aansluitende stedelijk gebied en de omgevende polders. Het sluit wel aan op het zuidelijk gelegen industriegebied tussen A10 en spoorweg.

Dit havenlandschap wordt, door de 'buitenstaander' vooral waargenomen van op de N9, de verbinding Kennedy-de Bolle en de spoorweg, en deels ook van op de A10 en vanuit het achterliggend poldergebied. Ook vanuit de omliggende (hoog)bebouwing zijn delen van de haven goed waar te nemen.

Alhoewel er een aantal sterk structurerende elementen doorheen het havengebied lopen – met name de as Voorhaven-Kanaal en de verschillende wateroppervlakken die hierop aansluiten,



wordt het havengebied niet als één geheel ervaren en komt vrij structuurloos over. Dit is onder andere te wijten aan de uitgestrektheid, de wat 'chaotisch'-overkomende invulling van de terreinen (benutte en niet-benutte, bebouwde en onbebouwde), het feit dat telkens slechts delen worden waargenomen, de overheersende horizontaliteit (weinig hoge constructies) en het grotendeels ontbreken van (verticale) oriëntatiepunten.

Er wordt een landschap nagestreefd met een hoge beeldwaarde. Een hoge beeldwaarde ondersteunt het imago van de haven en levert een aantrekkelijke omgeving voor het aantrekken van economische activiteiten. Een aantrekkelijk landschap ondersteunt tevens de woonfunctie (opwaardering van de woonomgevingen in en nabij de haven) en het medegebruik (routes doorheen de haven, toeristisch-recreatieve elementen in de haven of de nabije stedelijke omgeving). Bijzonder aandachtspunt is een verhoging van de oriëntatiemogelijkheden en de leesbaarheid in de haven. Dit kan door de inbreng van landschappelijke bakens en een inrichting van lijninfrastructuren die afgestemd is op de gewenste functie van deze (ontsluitings)infrastructuren. De herkenbaarheid van het landschap verhoogt ook de betrokkenheid en zorgt er voor dat meer begrip wordt opgebracht voor hinder die onlosmakelijk met het functioneren van het gebied gepaard gaat.

Daarom gelden volgende ontwikkelingsperspectieven:

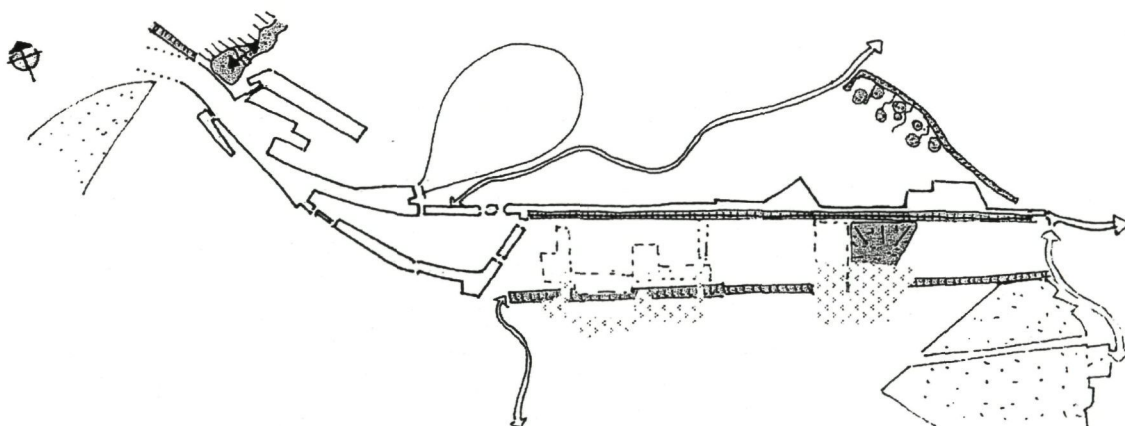
- Om het havengebeuren zichtbaar te houden vanuit de stad worden open zichten gehouden vanuit Wester- en Oosteroever op de Voorhaven. Door nieuwe functies in te brengen in de overgangszones<sup>6</sup> en er aangename verblijfsruimten te creëren van de kades wordt deze (visuele) relatie nog versterkt.
- Ook voor het verkeer op Kennedy-De Bolle worden de zichten op Voor- en Binnenhaven open gehouden. Van hieruit is de havenstructuur – met de as Voorhaven-Kanaal en de Spuikom – duidelijk waarneembaar en wordt a.h.w. heel de haven- en kanaalzone overschouwd. Enkel tegenover de Vuurtorenwijk wordt het havengebied landschappelijk ingebufferd omdat hier enkel de bedrijfsgebouwen aan het uiteinde van het Visserijdok te zien zijn.
- Waar kleinschalige woonbebouwing en grootschalig(ere) bedrijfsgebouwen direct aan elkaar grenzen, worden buffers voorzien. Dit voornamelijk om de visuele hinder die dergelijke schaalbreuken inhouden voor de omwonenden te temperen.
- Ook t.o.v. het open polderlandschap wordt de weinig kwalitatieve confrontatie tussen het open landelijk polderlandschap en het 'verstedelijkte' bedrijvenlandschap gemilderd door een groene inbuffering. Naast groenbermen- en schermen, vormt ook de parkachtige omgeving van het voorziene wetenschapspark een dergelijke overgang.
- De Zuidelijke Kanaalzone is duidelijk waarneembaar vanuit de trein en vormt a.h.w. het eerste beeld van de stad voor reizigers. Momenteel is dit een vrij verwaarloosd (onderbenut, rommelig) beeld. Door de ontwikkeling van kwalitatieve bedrijfsfronten en/of een groene inkleding t.o.v. de spoorweg kan dit beeld bijgesteld worden.
- In Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I wordt een ontsluitingsstructuur vooropgesteld die verloopt via Esperantolaan, Stationsstraat en Oudenburgsesteenweg/Prins Albertlaan. Om dit ontsluitingssysteem te verduidelijken en hierdoor niet alleen het gebied leesbaarder te maken maar tevens het gewenste gebruik ook te stimuleren, worden deze assen benadrukt door laanbeplanting.
- Aangezien de (ontwikkeling van) havenactiviteiten in Oostende historisch steeds nauw samen gingen met de (ontwikkeling van) de stad is het ook van belang dat deze

<sup>6</sup> zie ook het ruimtelijk concept m.b.t. de overgangen naar de woonentiteiten



geschiedenis in het havengebied herkenbaar blijft. Daarom worden beschermde monumenten behouden: batterij Hundius, de slipway, de vroegere marineschool, het Koninklijk Stapelhuis en het douanegebouw, de (bruggen over de) Demeysluis zelf, het gebouw van de RYCO, de creosoteerinrichting en – werf, sluizencomplex Plassendale. Ze worden zoveel mogelijk ingeschakeld in het havengebeuren (oorspronkelijke functie of nieuwe invulling). Indien ze niet meer geschikt zijn om een dergelijke functie te vervullen, kan ook een meer stedelijke functie voorzien worden, voorzover deze verenigbaar is met havenactiviteiten (recreatief, toeristisch, handel, diensten, maar bv. geen wonen). Hierdoor wordt ook de functionele relatie tussen haven en stad versterkt.

## 10. ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR IN DE HAVEN ALS LINEAIRE VERBINDINGEN EN STAPSTENEN TUSSEN BELANGRIJKE NATUURWAARDEN



### kernbeslissing 40:

Bij realisatie van de nieuwe oostelijke havendam wordt rekening gehouden met de ecologische potenties van dergelijke infrastructuur.

### kernbeslissing 41:

Op Halve Maan wordt ecologisch herstel mogelijk gemaakt. Een functionele ecologische verbinding met de zeereepduinen wordt gerealiseerd.

### kernbeslissing 42:

De gipsberg wordt als tijdelijke ecologische infrastructuur beheerd.

### kernbeslissing 43:

Door een aangepaste aanleg en beheer van het wetenschapspark (Plassendale I) wordt een nieuwe ecologische stapsteen gevormd.

### kernbeslissing 44:

De ruigten achter de gebouwen en tussen de diverse spoorbundels in de zuidelijke kanaalzone worden d.m.v. aangepast beheer als ecologische infrastructuur ontwikkeld. Deze kan bij verdere verdichting van de Zuidelijke Kanaalzone evenwel verdwijnen.

### kernbeslissing 45:

Door een aangepast bermbeheer worden de spoorwegbermen en een deel van de kanaalberm (ter hoogte van gipsberg/Plassendale II) als ecologische infrastructuur ontwikkeld.



## Toelichting

De stedelijke ontwikkeling, en de ontwikkeling van haven en bedrijvigheid omheen kanaal/spoor en autosnelweg, vormen barrières tussen de natuurlijke opeenvolging van zee/strand/duinen/polders (noord/zuid) en doorheen de polders zelf (oost/west). De haven- en kanaalzone wordt omgeven door belangrijke natuurcomplexen en ecologische corridors: de Vlaamse Banken voor de kust, de zeereepduinen, de Spuikom en Vicogneweiden, de zilte poldergraslanden in het gebied Zwaanhoek, de Noordede, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het kanaal Oostende-Gent, de oude spoorwegzate naar Gistel, het geleed parallel aan de N320. Naast een aantal geïsoleerde natuurlijke relictten en nieuwe natuurwaarden zijn er in de haven- en kanaalzone een aantal lineaire elementen die mits ecologisch beheer (terug) de verbinding kunnen leggen tussen de verschillende ecosystemen. Daartoe zijn volgende ontwikkelingen nodig:

- De staketsels en havendammen vormen belangrijke substraten voor week- en schelpdieren. Bij realisatie van nieuwe dergelijke infrastructuur wordt rekening gehouden met de ecologische meerwaarde. In het bijzonder bij de realisatie van de nieuwe oostelijke havendam wordt met deze ecologische aspecten rekening gehouden. (geraamd op ca. 0,6 ha ecologische infrastructuur)
- Halve Maan is een relict van de zeereepduinen dat echter sterk aangetast en nagenoeg geïsoleerd is. De concessie aan Halve Maan loopt kortelings af. Hierdoor wordt ecologisch herstel mogelijk. Een functionele ecologische verbinding met de zeereepduinen is nodig. (ca. 6,3 ha ecol. infrastructuur – onderdeel van VEN)
- de gipsberg is omwille van de bodemgesteldheid en reliëfgradiënten een geheel eigen biotoop en tevens een belangrijk fourageergebied voor vogels. Alhoewel omwille van de bodemverontreiniging de natuurwaarde niet optimaal is, wordt de gipsberg als ecologische infrastructuur beschouwd en als dusdanig behouden. Aangezien het wegsaneren van de gipsberg momenteel niet haalbaar wordt geacht, maar zich mogelijks in de toekomst wel andere (her)gebruiksmogelijkheden voordoen, wordt van tijdelijke ecologische infrastructuur gesproken worden (ca. 18,6 ha). De aanpalende ruigten en plassen (ca. 12 ha) aansluitend op de Stationsstraat komen wel in aanmerking voor bedrijfsontwikkelingen. Teneinde de sanering van Plassendale Chemie financieel haalbaar te maken, kan het opportuun zijn de ruigten op korte tot middellange termijn in ontwikkeling te brengen voor bedrijfsactiviteiten. Tot dan blijven de ruigten evenwel tijdelijk als ecologische infrastructuur functioneren.
- de voorziene parkachtige aanleg van het wetenschapspark (Plassendale I) kan een nieuwe ecologische stapsteen vormen mits een aangepaste aanleg en beheer van het park (ca. 6 ha ecologische infrastructuur.). Dit ter vervanging van de graslanden en plassen die door het bouwrijp maken van Plassendale I verloren zijn gegaan.
- de ruigten achter de gebouwen en tussen de diverse spoorbundels in de Zuidelijke Kanaalzone hebben ecologische potenties (ca. 18,9 ha (tijdelijk) ecologische beheerde oppervlakte). Mits aangepast beheer kan dit versterkt worden. Bij (her)ontwikkeling en verdichting van deze gronden zal deze ecologische infrastructuur evenwel verdwijnen.
- als lineair element hebben vooral de spoorwegbermen een aanzienlijke potentie als ecologische verbinding (ca. 2,5 ha ecologische infrastructuur). Door een aangepast bermbeheer kan dit gerealiseerd worden, waardoor een verbinding wordt gecreëerd tussen de ecologische infrastructuur in de Zuidelijke Kanaalzone, de gipsberg en Zwaanhoek en verder naar het poldergebied. Hierbij mag evenwel het functioneren van de spoorweg zelf niet gehypothekerd worden.



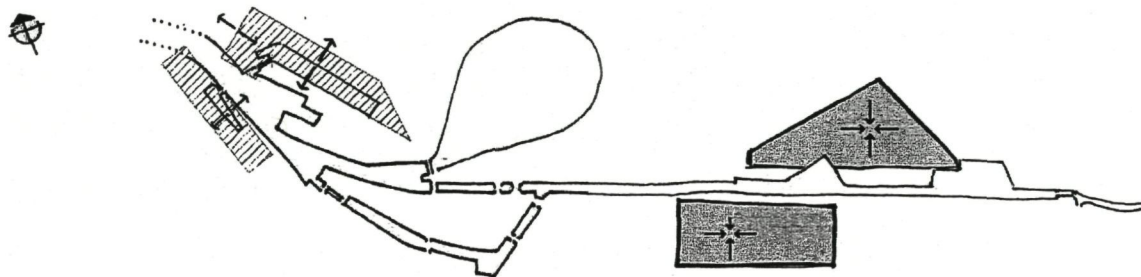
- ook de kanaalbermen hebben een potentie als ecologische verbinding met het poldergebied. De kanaalberm wordt als ecologische infrastructuur beheerd (ca. 1 ha ecologische infrastructuur). Dit mag weliswaar niet betekenen dat er geen bijkomende kades of aanleginfrastructuur voorzien kan worden.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de oppervlaktes aan ecologische infrastructuur en ecologisch beheerde ruimte t.o.v. het onderzoeksgebied (zoals aangegeven in kernbeslissing 2) en het uiteindelijke deel dat als zeehavengebied wordt beschouwd (zoals voorgesteld in DEEL 4:).

**Tabel 12: overzicht oppervlakte ecologische infrastructuur en ecologisch beheerde oppervlakte**

	opp. in onderzoeksgebied	%	opp. in zeehavengebied	%
ecologische infrastructuur	16,4 ha	2,5 %	4,1 ha	0,8 %
ecologisch beheerde opp.	49,5 ha	7,5 %	49,5 ha	9,8 %
Totaal	65,9 ha	10,0 %	53,6 ha	10,6 %

## 11. MAXIMALE DUURZAAMHEID DOOR GOED NABUURSHIP TUSSEN STAD EN HAVEN, EN CLUSTERING VAN MILIEUBELASTENDE BEDRIJVIGHEID EN BEDRIJVEN MET VEILIGHEIDSRISICO'S



### kernbeslissing 46:

De toepassing van de Vlarementreglementering op projectniveau leidt reeds tot een afdoende geachte milieuzonering. Verdere (juridisch-planologische) milieuzonering is niet wenselijk gelet op de beperkte oppervlakte en de sterk variërende kenmerken van de verschillende locaties in de haven.

### kernbeslissing 47:

In de overgangszones tussen Voorhaven/Westeroever en Visserijdok-Slipway/Oosteroever-Halve Maan geldt zowel voor de havenontwikkeling als voor de stedelijke ontwikkelingen het principe van goed nabuurschap.

### kernbeslissing 48:

Milieubelastende bedrijvigheden worden – binnen de perken van mogelijke domino-effecten inzake externe veiligheid - zoveel mogelijk geclusterd in Plassendale I (excl. wetenschapspark) en Plassendale Chemie. Dit gebeurt op basis van een sturend aanbodbeleid bv. bij toewijzing van concessies.



## Toelichting

In tegenstelling tot andere havens in Vlaanderen is in Oostende de positie van de haven t.o.v. het stedelijk weefsel uniek: de maritieme toegang en de eigenlijke haventrafieken liggen ingesloten in het stedelijk weefsel terwijl in de andere havens de haventoeegang van het stedelijk weefsel verwijderd is en de ontwikkeling van haventrafieken steeds verder van de kernstad plaats vindt.

Omdat de haven van Oostende vooral een distributiehaven is en geen industriële haven, is de globale milieudruk er eerder beperkt. De milieudruk is vooral gerelateerd aan het transport (vnl. wegvervoer en scheepvaart). Door de onmiddellijke nabijheid van het stedelijk weefsel kunnen de distributie-activiteiten sporadisch wel leiden tot milieuhinder (geluid, geur, trillingen, ....) in het omliggende stedelijk weefsel, maar dit heeft tot nog toe niet geleid tot structurele problemen. In de Zuidelijke kanaalzone heeft zich een beperkte industriële ontwikkeling voorgedaan waarbij vooral de chemische industrie een tijd lang bepalend is geweest, doch deze activiteit is sterk teruggefallen. Omdat dit gebied verder verwijderd ligt van het stedelijk weefsel is het potentieel aantal gehinderden er kleiner. De Zuidelijke kanaalzone en Plasendale I grenzen evenwel aan een aantal openruimtegebieden die ook op het vlak van milieu kwetsbaar zijn (Zwaanhoek, Polders).

Er kan vanuit gegaan worden dat alle bedrijven in de haven- en bedrijfszones over de nodige milieuvergunningen beschikken en beantwoorden aan ev. noodzakelijke veiligheidsmaatregelen. Milieuhinder en veiligheidsrisico's zijn hierdoor evenwel niet volledig uitgesloten, o.a. door het ontstaan van cumulatieve effecten of door calamiteiten.

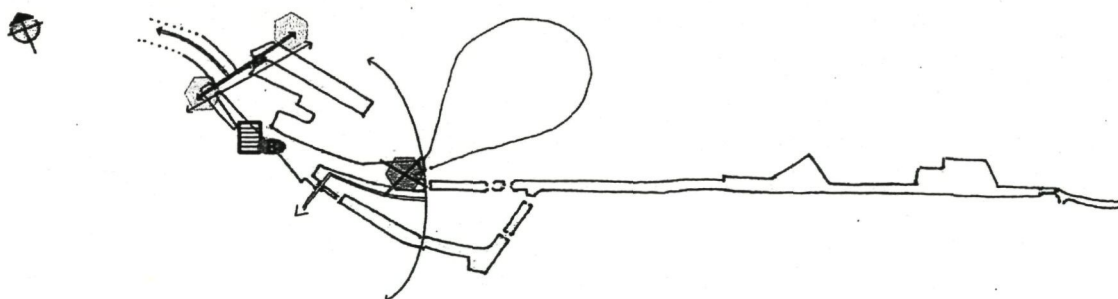
Er wordt gestreefd naar een zo duurzaam mogelijke havenontwikkeling waarbij de milieukwaliteiten dusdanig zijn dat de verschillende gewenste functies in en om de haven (haven-, bedrijfs- en stedelijke functies) kunnen worden gerealiseerd. Hiertoe worden drie ontwikkelingsprincipes vooropgesteld:

- De gewenste milieukwaliteiten worden bepaald op basis van de wettelijke, Europese en doorvertaalde internationale normstellingen. Door de Vlaremreglementering zal op projectniveau reeds tot een afdoende milieuzonering gekomen worden.
- Zowel op Oosteroever als aan de Kernstad worden bijkomende stedelijke ontwikkelingen gepland. Hierdoor wordt het raakvlak met de Voorhaven nog versterkt. Dit is nu net het havengedeelte waar de echte kernactiviteiten van de Oostendse haven moeten kunnen groeien nl. diepwatergebonden maritieme trafieken en visserij. Om zowel de economische ontwikkeling van de haven als de stedelijke versterking te kunnen realiseren moet goed nabuurschap nagestreefd worden. Dit goed nabuurschap werkt evenwel in twee richtingen. Hiertoe worden overgangszones gecreëerd over het grensgebied tussen haven en stad. In deze overgangszones wordt vanuit de haven rekening gehouden met de raakvlakken met (bestaande en nieuwe) stedelijke functies en natuurwaarden. Aansluitend op het stedelijk gebied worden daarom bijkomende milieubelastende bedrijvigheid zo veel mogelijk geweerd. Tegelijkertijd wordt evenwel gevraagd om ook bij stedelijke (her)ontwikkeling in deze overgangszones rekening te houden met de aanwezigheid van de bestaande en toekomstige havenactiviteiten en eventuele omgevingshinder die deze met zich mee zouden brengen. Het kan immers niet zijn dat nieuwe stedelijke functies worden ingebracht zonder rekening te houden met de haven, waardoor de toekomst van de haven op de helling zou komen te staan. Voor het havengedeelte omvatten deze overgangszones:
  - de kadeterreinen van Montgomerydok tot de stationsomgeving t.o.v. Westeroever



- het Visserijdok, de terreinen op de kop van het Visserijdok (Nieuwewerfkaai/Vismijnlaan/H. Baelskaai) en de terreinen rond de Slipway t.o.v. Oosteroever en Halve Maan
- Vanuit het voorzorgsbeginsel worden milieubelastende bedrijvigheden zoveel mogelijk verwezen naar de hiervoor meest geschikte (minst gevoelige) omgevingen. Rekening houdend met de ligging en grootte van omgevende woonwijken, met de gevoeligheid van omgevende functies, met externe veiligheidsaspecten en met locatievoordelen worden de haven terreinen in Plassendale I (excl. wetenschapspark) en Plassendale Chemie als dergelijke zones aangeduid. Door concentratie van milieubelastende industriële en overslagactiviteiten in deze zones – binnen de beperken van mogelijke domino-effecten inzake externe veiligheid - wordt niet alleen de kans op milieuverstoring en de externe veiligheidsrisico's verkleind, maar ontstaan ook een aantal locatievoordelen voor de bedrijven zelf (mogelijkheid tot functionele clustering, samengebruik van bestaande of nieuwe installaties en infrastructuur, ....) waardoor ook de globale milieubelasting kan dalen. Bedrijven vanaf milieuvergunningsklasse I zullen gevraagd worden om zich bij voorkeur op deze locaties te vestigen. Dit kan echter juridisch-planologisch niet afgedwongen worden, aangezien omwille van specifieke uitrustingsvereisten (bv. maritieme ontsluiting) het bedrijf andere locatievereisten stelt. Bovendien zijn grote delen van de meest geschikte locaties voor milieubelastende bedrijven in private eigendom. Het havenbedrijf heeft geen directe impact qua uitgifte van deze gronden. Een al te strikte interne milieuzonering zou de ontwikkeling van de haven dan ook hypothekeren. Daarom wordt milieuzonering via afspraken met eigenaars en geïnteresseerde investeerders voorzien. De Vlarementreglementering blijft evenwel het (ver)ordenend kader.

## 12. CRUISES ALS TOERISTISCH-RECREATIEVE HAVENTRAFIEK EN BEPERKT TOERISTISCH-RECREATIEF MEDEGEBRUIK IN HET ZEEHAVENGEBIED



### kernbeslissing 49:

Er wordt een kwalitatieve cruiseterminal uitgebouwd aansluitend op het station en geïncorporeerd in een multifunctioneel stedelijk project (Churchillproject).

### kernbeslissing 50:

De RYCO-jachthaven moet verdwijnen op haar huidige locatie. De toegankelijkheid van de jachthavens Mercator, Montgomery- en Vuurtorendok blijft gegarandeerd. De watersportfaciliteiten op het Eilandje aan Kop van 't Sas en aan kade 700 aan het kanaal kunnen blijven voorzover ze de verdere ontwikkeling van de haven niet hypothekeren.



**kernbeslissing 51:**

**Toeristisch en recreatief verkeer doorheen de haven blijft gegarandeerd: openbaar vervoer en fietsverkeer via Slijkensesteenweg en Oudenburgsesteenweg, wegverkeer Kennedy-De Bolle en fietsers en voetgangers via het voorziene veer tussen Wester- en Oosteroever.**

**Toelichting**

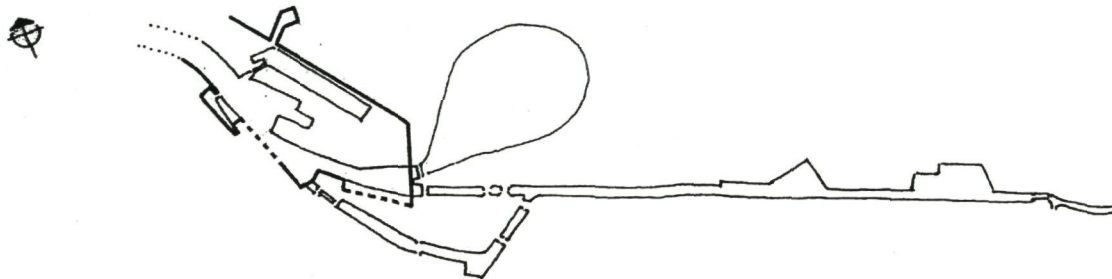
Vanwege de typische kenmerken van de Oostendse haven (aanmeermogelijkheden direct aansluitend op een goed uitgerust toeristisch en stedelijk centrum, snelle maritieme toegankelijkheid en snelle verbindingen naar Brugge en Brussel via weg en openbaar vervoer) heeft Oostende grote troeven voor verdere ontwikkeling van de cruistrafieken. Cruises worden dan ook beschouwd als onderdeel van de toekomstige economische ontwikkelingen in de haven. Hiertoe moet evenwel voorzien worden in een verbetering van de haventoeankelijkheid voor grotere cruiseschepen. Dit maakt integraal onderdeel uit van de te verbeteren toegankelijkheid voor alle trafieken (zie pt. 3). Specifiek voor cruises wordt evenwel voorzien in een meer kwalitatieve onthaalinfrastructuur. Hiertoe is reeds een project in uitwerking – het zgn. Churchillproject – waarin een nieuwe cruiseterminal geïncorporeerd wordt in een gebouw met diverse stedelijke functies, direct aansluitend op het station. Zo wordt niet alleen een multimodale verknoping van diverse vervoersstromen (cruise, toeristisch treinverkeer,...) maar tevens een nieuwe kwalitatieve knoop tussen stad en haven gecreëerd.

In het havengebied zijn een aantal toeristische en/of recreatieve activiteiten gesitueerd. Deze kunnen blijven voorzover ze het functioneren als haven en de vooropgestelde ontwikkelingen van zeehavengebonden bedrijvigheid niet hypothekeren. De bestaande RYCO-yachthaven, gesitueerd aan het einde van de Voorhaven, dient te verdwijnen om het zwaaien van schepen – en dus de ontwikkeling van haventrafieken – ter hoogte van de kaaïen 608-609 mogelijk te maken. De toegankelijkheid van de andere jachthavens (Mercator, Montgomerydok, een eventuele jachthaven in het Vuurtorendok) blijft evenwel gegarandeerd. De faciliteiten voor watersporten op het Eilandje aan Kop van 't Sas (in relatie tot de Spuikom), en de roeiclub aan kade 700 achter het sas (in relatie tot het kanaal), kunnen blijven aangezien de ruimte die ze innemen en de activiteiten zelf de verdere ontwikkeling van de haventrafieken en – bedrijvigheid niet in het gedrang brengen.

De haven ligt dwars op het toeristisch-recreatief netwerk van de Kust zodat toeristisch-recreatief verkeer noodgedwongen doorheen de haven moet kunnen verlopen. Daarom is het van belang dat (ook) voor toeristisch-recreatief verkeer een optimale en veilige doortocht gegarandeerd blijft – zoals reeds eerder aangehaald (zie pt. 6 en 7) – fietsverkeer en openbaar vervoer via Slijkensesteenweg en Oudenburgsesteenweg, voetgangers en fietsers via het voorziene veer tussen Wester- en Oosteroever, en wegverkeer via Kennedy-De Bolle.



### 13. VEILIGHEIDSMAAATREGELEN TEGEN OVERSTROMINGEN, IN DE VOORHAVEN



**kernbeslissing 52:**

Bij waterkeringswerken moet de toegankelijkheid van de kadeterreinen in normale omstandigheden zo groot mogelijk gehouden worden. Het is wenselijk dat voorzien wordt in evacuatiemogelijkheden bij overstromingsgevaar.

**kernbeslissing 53:**

Omwille van een zo groot mogelijke flexibiliteit en bruikbaarheid van de haven worden de waterkeringsingrepen best niet doorheen de voorhaven voorzien. De optie van een waterkering aan de oostelijke kade van het Visserijdok is verkieslijk boven maatregelen in de omgeving van de Vismijnlaan.

**kernbeslissing 54:**

de visuele (landschappelijke) impact van de waterkeringswerken moet zo minimaal mogelijk gehouden worden (zicht vanuit de stad op de voorhaven)

**kernbeslissing 55:**

er moet rekening gehouden worden met een optimaal ruimtegebruik voor havenactiviteiten (bv. ter hoogte van de Slijkensesteenweg, Churchillproject)

#### Toelichting

In het kader van de het project 'Studiebehoeften ten behoeve van het project voor structureel herstel van de kustverdediging te Oostende-centrum en het project voor de verbetering van de haventoeegang naar de haven van Oostende' werd een studie opgemaakt, zijnde 'Veiligheidsmaatregelen tegen overstromingen via de haven van Oostende' – december 2003. Parallel aan de kustlijn (inbegrepen de havens) werd een zgn. eerste veiligheidslijn vastgelegd. De lijn werd vastgelegd gebaseerd op verschillende parameters, al naargelang de locatie. De eerste veiligheidslijn is de meest zeewaarts gelegen lijn waarlangs de toetsing van de veiligheid van de kust kan uitgevoerd worden. De eerste veiligheid is een continue, ononderbroken lijn langs de Belgische Kust vanaf de Franse tot aan de Nederlandse grens. Er werd een minimum veiligheidsnorm gedefinieerd dat een veiligheidsniveau tegen een 1000-jarige storm garandeert. Hiertoe zijn een aantal ingrepen in de haven van Oostende noodzakelijk:

- zone Montgomerydok: de stormmuurtjes moeten met min. 1 m verhoogd worden of er moet een noodafsluiting van het dok voorzien worden
- zone van Montgomerydok-station-Demeysluis: er moet rekening gehouden worden met een stormmuur van 1,3 tot 2,0 m.



- Demeysluis: de verhoogde sluisdeuren – zoals opgenomen in de renovatie van de sluis – zijn voldoende. Ook ter hoogte van de spoorwegonderdoorgang (De Smet De Naeyerbrug) dient een voldoende waterkering voorzien te worden.
- zone Demeysluis-Slijkenssteenweg-De Bolle-spuiconstructie Spuikom: er moet voorzien worden in een ophoging van de muurtjes van 0,5 tot 1 m.  
Aangezien op korte termijn een nieuwe trambrug voorzien wordt dienen in deze constructie de noodzakelijke waterkeringsmaatregelen voorzien te worden.
- zone E. Moreauxlaan-H. Baelskaai: er moet rekening gehouden worden met een minimale ophoging van 0,6 m. Indien geopteerd voor een alternatief ten zuiden van het Visserijdok (ter hoogte van de Wandelaarkaai/Vismijnlaan met een ophoging van 0,3 tot 1,3 m.

De nieuwe havendammen (verbetering haventoeegang en kustverdediging) kunnen een invloed hebben op de noodzakelijke hoogte van de stormvloedkering. De vooropgestelde noodzakelijke maatregelen zijn dan ook te evalueren van zodra de invloed van nieuwe havendammen ingeschat kan worden.

Vanuit de ontwikkelingsvisie voor de haven worden volgende aandachtspunten t.a.v. de waterkeringswerken geformuleerd:

- de waterkeringsfunctie van de Voorhaven betekent dat een keuze gemaakt is voor een zo groot mogelijke veiligheid van de woongebieden en het mogelijks sporadisch overstromen van de kadeterreinen. Het alternatief – ophogen van de kadeterreinen – is echter te duur en zal leiden tot langdurige beperkingen qua bruikbaarheid van (gedeelten van) haventerreinen, dat dit als niet realistisch beschouwd kan worden. Er moet evenwel opgemerkt worden dat bij de voorgestelde ingrepen hoe dan ook de toegankelijkheid van de kadeterreinen voldoende gegarandeerd moet zijn in normale omstandigheden en dat bij overstromingsgevaar evacuatie routes open blijven.
- het overstromingsgebied wordt best zo ruim mogelijk gehouden.  
Een verhoogde waterkering dwars doorheen de Voorhaven (alternatief Wandelaarkaai/Vismijnlaan) zou immers de flexibiliteit van ruimtegebruik in de Voorhaven wordt beperkt. Bovendien kan de benodigde waterkering ter hoogte van de H. Baelskaai geïncorporeerd worden in de aanleg van een promenade langs het Visserijdok. Dit betekent weliswaar dat ook de haventerreinen aan het Visserijdok en Nieuwewerfkaai in het overstromingsgebied komen te liggen.  
Ook aan het Montgomerydok geniet om dezelfde reden de keuze voor het alternatief omheen het dok de voorkeur op een constructie tussen het dok en de Voorhaven. Hier kan evenwel omwille van landschappelijke redenen toch geopteerd worden voor een noodafsluiting tussen Voorhaven en Montgomerydok (zie volgend punt).
- de vooropgestelde noodzakelijke verhoging aan de zijde van het Montgomerydok zal een aanzienlijke visuele impact hebben. In die mate zelfs dat het zicht vanuit Westeroever op de haven nagenoeg verdwijnt. Dit moet zo veel mogelijk voorkomen worden omdat het zicht op de haven net één van de kenmerken van Oostende uitmaakt.
- de potentiële oppervlakte aan kadeterreinen mag niet bij voorbaat beperkt worden. Verder onderzoek moet uitwijzen in hoeverre de kadeterreinen ter hoogte van de Slijkenssteenweg en aan het voorziene Churchillproject kunnen afgebakend worden. De waterkeringswerken moeten op deze maximale mogelijkheden afgestemd worden.

Ook de afwaterende functie van Sas Slijkens moet vermeld worden als belangrijk onderdeel in de waterhuishouding van het hinterland.



## **14. GEEN RUIMTE VOOR BERGING VAN BAGGERSPECIE IN DE HAVEN VAN OOSTENDE, TENZIJ DE GIPSBERG**

### **kernbeslissing 56:**

**In de haven van Oostende is geen ruimte voor berging van baggerspecie, tenzij gebruik van de gipsberg mogelijk en haalbaar zou zijn.**

### **Toelichting**

In de haven moeten vooral in de Voorhaven onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd worden. De verdieping en verbreding van de havengeul – voor het verbeteren van de haventoeegang – zullen bijkomende specieberging noodzakelijk maken. Een vroeger project-MER m.b.t. de kustverdedigingswerken (Belconsulting) vermeldt dat de plaatsing van de strekdammen geen significante impact zou hebben op de slibdepositie. Op basis van de uitgevoerde berekeningen zou er slechts een beperkte netto depositie zijn in de grootte-orde van 3 tot 4% ten opzichte van het huidige volume. Dit zal in het kader van het planMER voor het AWZ-plan ‘geïntegreerde kustverdediging en verbeterde haventoeegang’ evenwel opnieuw onderzocht worden. De verbeterde toegankelijkheid van de Voorhaven zou op langere termijn een herziening van het noodzakelijke diepteprofiel kunnen inhouden omdat de haven ook door grotere schepen wordt aangedaan.

De bestaande afspraken ivm de afvoer van de gebaggerde specie zijn gekoppeld aan de locatie. De baggerspecie afkomstig van de waterwegen met direct contact met de Noordzee (mariene invloedssfeer) wordt in principe steeds terug naar de Noordzee gebracht, indien binnen de marges van de verontreinigingscriteria. Hiertoe zijn een aantal locaties in de Noordzee voorzien. Overeenkomstig de wet op het marien milieu is het storten in zee vergunningsplichtig. Tot nog toe werden hiervoor de nodige vergunningen verkregen. Bij de eventuele verdiepingsprogramma's en het onderhoudsbaggeren worden geen grotere verontreinigingen verwacht. De voorwaarden voor berging in zee worden echter steeds strenger.

Het vooropgestelde streefbeeld omvat geen maatregelen die een aanzienlijk toekomstig grondverzet inhouden. Buiten de beperkte resterende ophoging van Plassendale I-terreinen, worden echter ook geen nieuwe ontwikkelingen voorzien in de vorm van een deponie van baggerspecie op het land.

Bovendien worden er geen mogelijkheden gezien voor specieberging op het land binnen het havengebied omwille van de reeds beperkte oppervlakte die zoveel mogelijk als haventerreinen ingeschakeld worden, en omwille van de nabijheid van het stedelijk weefsel. Wel zullen de kustverdedigingswerken gepaard gaan met strandsuppletie die de mogelijkheid biedt om de aanzienlijke volumes te deponeren die gepaard gaan met de verbreding en verdieping van de havengeul.

Enkel de gipsberg zou een mogelijkheid kunnen vormen om baggerspecie te bergen. Hierdoor zou de gipsberg ook een economisch nut kunnen hebben waardoor zelfs bijkomende fondsen kunnen gecreëerd worden om de sanering van Plassendale Chemie te kunnen financieren. De mogelijkheid en haalbaarheid van dergelijk gebruik van de gipsberg staat echter nog niet vast.



---

**DEEL 4: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN AFBAKENING VAN HET HAVENGEBIED**

---

**1. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR IN HET PLANGEBIED**

Op basis van de ruimtelijke concepten kan de gewenste ruimtelijke structuur – zoals weergegeven in bijgevoegde figuur – als volgt samengevat worden op hoofdlijnen:

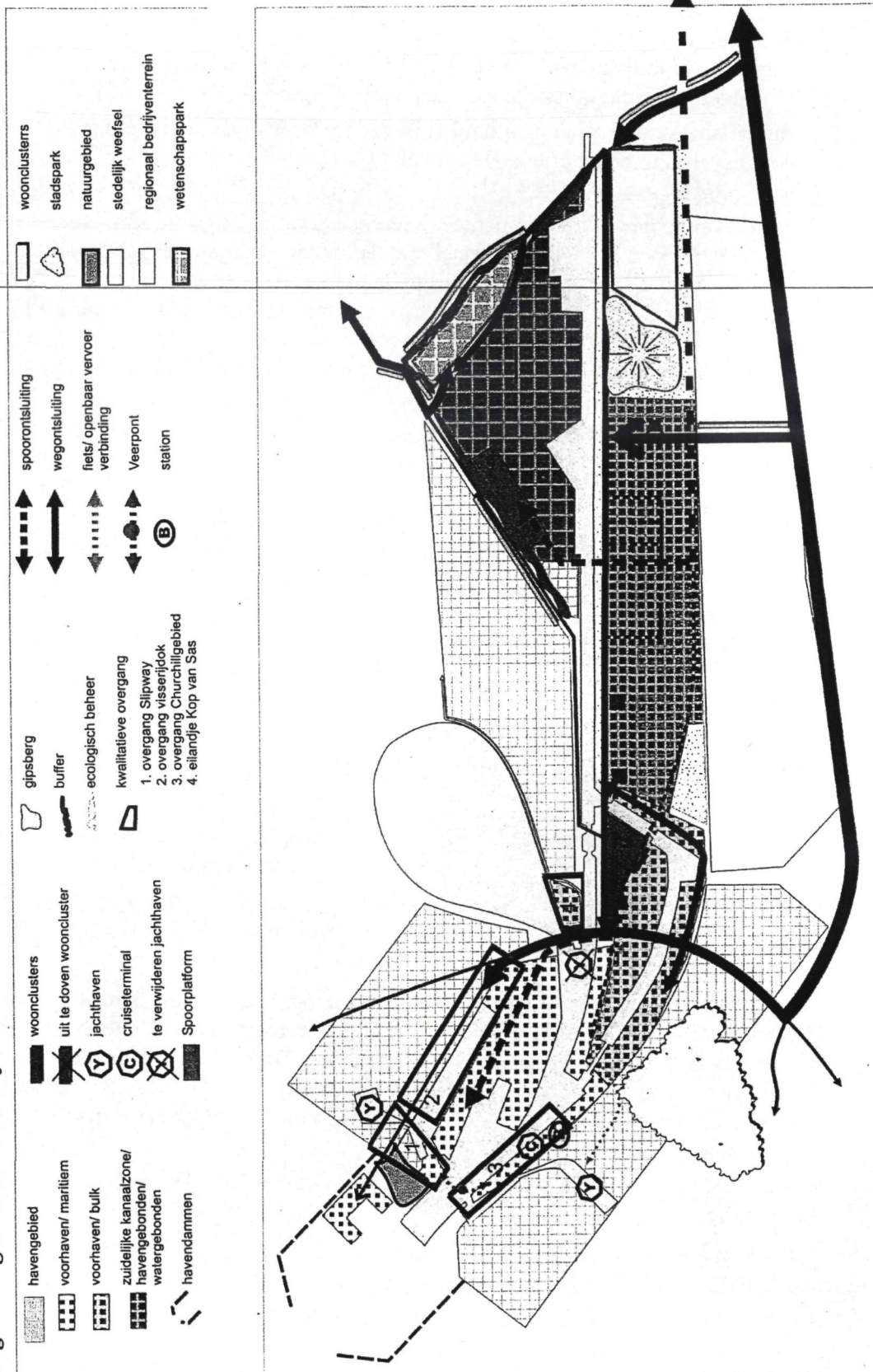
- de ontwikkelingsmogelijkheden worden geografisch begrensd door bestaande (en voorziene) stedelijke ontwikkelingen en het poldergebied
- economische ontwikkeling gebeurt in vier onderscheiden deelruimten. De ontwikkelingen worden er afgestemd op de eigen potenties en beperkingen van elke deelruimte op zich. Verdichting en optimaal ruimtegebruik worden vooropgesteld.  
De voorziene ontwikkeling van het wetenschapspark (Plassendale I) en van het regionaal bedrijventerrein Plassendale II worden niet als onderdeel van het havengebied beschouwd. De Spuikom behoudt haar functies inzake recreatie, ecologie en oesterkweek, en wordt niet ingeschakeld in de ontwikkeling van de haven.
- er worden overgangszones gecreëerd tussen haven en de aanpalende stedelijke, recreatieve en/of natuurfuncties ter hoogte van Visserijdok/slipway, Montgomerydok/Stationsomgeving en het eilandje aan Kop van 't Sas.
- om het functioneren als haven in de toekomst blijvend te garanderen moet de maritieme toegang tot de Voorhaven aangepast worden i.f.v. de moderne scheepvaart. Ook wordt voorzien in bijkomende spoorontsluitingen nl. van het Zeewezendok en Plassendale I.
- het ontsluitingssysteem via de weg wordt gevormd door Stationsstraat (Oostende)/A10 afrit Zandvoorde en Stationsstraat (Oudenburg)/A10 afrit Oudenburg, Esperantolaan/Bruggesteeweg en de aantakkingen Vismijnlaan, Vergunningenstraat en Zwaaidok/Stapelhuisstraat op Kennedy-De Bolle.  
Esperantolaan/Oudenburgsesteenweg/Prins Albertlaan vormt de route voor havenintern verkeer.
- dit ontsluitingssysteem wordt in de Zuidelijke Kanaalzone/Plassendale I ook landschappelijk benadrukt
- de haven- of bedrijfsactiviteiten worden ingebufferd t.o.v. omliggende woonclusters. Voor kleine woonclusters in het gebied gelden ontwikkelingsmogelijkheden als zonevreemde woningen. Er kunnen geen bijkomende maatregelen genomen worden tbv de woonomgevingskwaliteit. Enkel indien noodzakelijk voor aanpalende bedrijven zullen (delen van) deze clusters moeten verdwijnen. De cluster Prins Albertlaan blijft behouden en de nodige maatregelen worden genomen om de leefbaarheid te verzekeren.
- er worden kwalitatieve bebouwde of groene fronten gecreëerd t.o.v. de spoorweg. Deze kunnen tevens als ecologische infrastructuur functioneren.
- economisch gebruik van de gipsberg wordt niet uitgesloten, teneinde de sanering van de brownfield Plassendale Chemie te helpen financieren. Zolang de gipsberg ongebruikt blijft, wordt niet geraakt aan de ecologische waarden er van.
- de plaatsing van windturbines wordt niet bij voorbaat uitgesloten. Vooral langsheen het kanaal (Oudenburgsesteenweg) zou plaatsing van een aantal turbines ruimtelijk verantwoord zijn. Op korte termijn kan verondersteld worden dat vergunningsaanvragen echter negatief geadviseerd zullen worden vooral o.w.v. de regelgeving inzake luchtverkeer.







**Figuur 6: gewenste ruimtelijke structuur van de haven**





## 2. BEGRENZING VAN HET HAVENGEBIED

Rekening houdend met de gewenste ontwikkelingen worden de Spuikom, Plassendale II en het Wetenschapspark op Plassendale I niet meer beschouwd als onderdeel van het havengebied.

De wooncluster Albertlaan/Molendorpkaai en het VEN-gebied Halve Maan behoren ook niet tot het havengebied. Het zijn exclaves in het zeehavengebied.

Delen van de afbakening zijn nog afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen die nu nog niet juist gelokaliseerd kunnen worden. Het betreft:

- de haventoeegang  
Het zeehavengebied wordt momenteel begrensd door de laagwaterlijn. De constructies van het oostelijk en westelijk staketsel met de toegangswegen (respectievelijk Halvemaandijk en Montgommerykaai) vallen in het havengebied.  
Deze grens kan bij realisatie van de nieuwe haventoeegang veranderen, waarbij de buitenzijde van de nieuwe havendammen met respectievelijke toegangswegen en de (nieuwe) laagwaterlijn aan de zeezijde van de havendammen de grens zullen vormen.
- omgeving 'Churchillproject' tussen station en Zeewezengebouw  
Momenteel wordt de grens er gelegd tegen de ontsluitingsweg van het Zeewezengebouw, de voorgevel van het Zeewezengebouw en kade van de Voorhaven (kades 102 en 103) en de achtergevel van het station.  
Van zodra een concreet ontwerp gekend is voor het Churchillproject – dat als woon- en handelsproject geen onderdeel zal vormen van het zeehavengebied – kan deze voorlopige afbakening herzien worden.

De afbakening van het zeehavengebied wordt verder concreet bepaald door volgende onderdelen: (in wijzerzin)

- de brug over de toegang tot het Vuurtorendok, aansluitend op de Halvemaandijk die toegang geeft tot het gebied omheen de Slipway
- de noordelijk kade van het Visserijdok. De Hendrik Baelskaai valt als (erf)ontsluitingsweg van het stedelijk gebiedsdeel Oosteroever buiten het havengebied.
- de Dokter E. Moreauxlaan, die vanaf het kruispunt Vismijnlaan als primaire weg beschouwd wordt als onderdeel van het havengebied. Dit kan echter geenszins inhouden dat deze niet door ander dan havenverkeer gebruikt zou kunnen worden.
- het 'Eilandje' aan Kop van 't Sas maakt onderdeel uit van het zeehavengebied met de Vicognedijk/Bredensesteenweg/brug naar Prinses Elisabethlaan als begrenzing
- de noordelijke oever van het kanaal
- Plassendale I, begrensd door de bedrijfsgronden van het bestaand bedrijf ten westen van de spoorweg naar Plassendale I, door de Bruggesteenvoer en het Wetenschapspark. Esperantolaan/ Plassendaalsesteenweg/Plassendale Brug vormen als route voor havenintern verkeer onderdeel uit van het zeehavengebied. Dit betekent echter niet dat ander dan havenverkeer wordt uitgesloten en ook niet dat er geen erftoegangen tot het Wetenschapspark mogelijk zijn.
- De Oudenburgsesteenweg maakt onderdeel uit van het zeehavengebied. Plassendale II echter niet.
- de oostelijke grens van de gipsberg
- de hoofdspoorlijn (personenvervoer) en de spoorbundels van de 'NMBS-werkplaatsen' maken geen onderdeel uit van het zeehavengebied. De rangeerbundel aan Plassendale

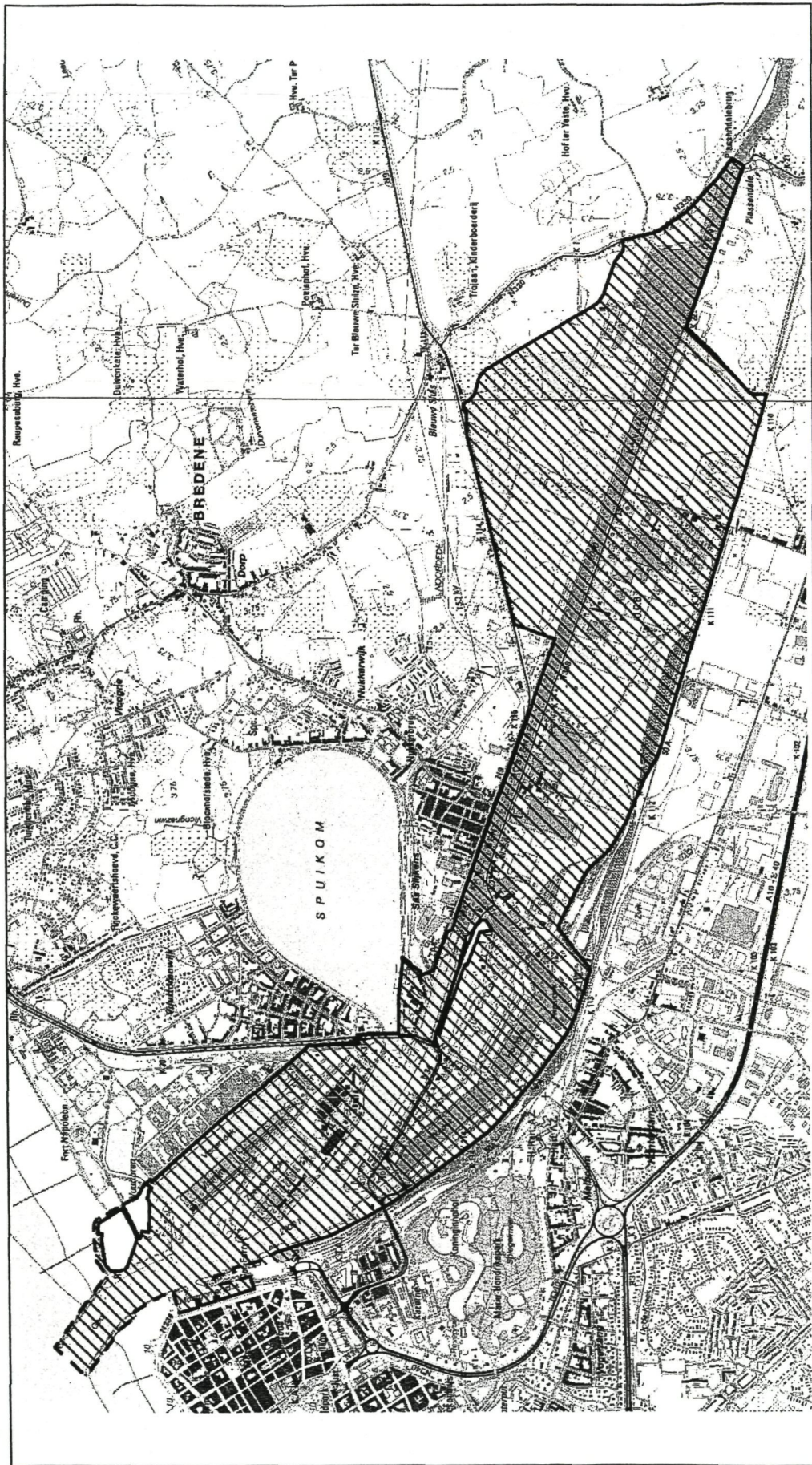


Chemie (vnl. voor goederenverkeer) en het spoor naar de Binnenhaven/Tilburryterminal en Voorhaven wel.

In navolgende figuur wordt dit voorstel van afbakening weergegeven.



**Figuur 7: voorstel afbakening zeehavengebied**





### 3. AANDACHTSPUNTEN BIJ DE JURIDISCH-PLANOLOGISCHE UITWERKING VAN HET STREEFBEELD

Naast de vastlegging van de afbakeningslijn van het zeehavengebied, kunnen in ruimtelijke uitvoeringsplannen ook bijkomende bestemmings-, inrichtings- en beheersvoorschriften opgenomen worden, in uitvoering van het streefbeeld.

#### 3.1. Zeehavengebied

De terreinen binnen de afbakeningslijn – met uitzondering van de exclaves wooncluster Albertlaan en VEN-gebied Halve Maan – krijgen een bestemming als zeehavengebied.

Specifieke aandachtspunten vanuit het streefbeeld, die aanleiding geven tot bijkomende verfijning van de zoneringen en/of voorschriften zijn:

- naast de herbestemming van de industriegebieden (volgens gewestplan) binnen de afbakeningslijn tot zeehaventerreinen, moeten ook volgende delen herbestemd worden tot zeehavengebied:
  - militaire domein van de MOST
  - de huidige terreinen aansluitend aan het Visserijdok/Nieuwewerfkaai/H. Baelskaai/Vismijnlaan, nu deels in zone voor bestaande waterweg deels in zone voor gemeenschapsvoorzieningen
  - het zuidelijke deel van het Visserijdok – dat gedempt kan worden om de groei van haventrafieken op te vangen indien de noodzaak zich voordoet – is nu bestemd als zone voor bestaande waterweg, en moet een nabestemming krijgen als haventerrein.
  - de reservatiestrook voor aan te leggen waterwegen in Plassendale I kan – voor het deel dat niet door de nieuwe kanaalverbreding is ingenomen – opgeheven worden.
  - de gebiedsdelen met spoorinfrastructuur binnen het zeehavengebied met een bestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen (gewestplan)
  - het woongebied (gewestplan) ter hoogte van de gebouwen van het Loodswezen
  - de terreinen omheen de slipway, momenteel bestemd als stedelijk ontwikkelingsgebied
  - de kop van het Eilandje ten westen van De Bolle (momenteel recreatiegebied) kan naast een recreatieve bestemming, ook de bestemming ‘gemeenschapsvoorzieningen’ krijgen (om de optie voor een zeeluis op lange termijn open te houden)
- de bestemming zeehavengebied moet voor de terreinen in de Zuidelijke Kanaalzone uitgebreid worden zodat ook watergebonden bedrijvigheid kan toegelaten worden
- ter hoogte van de Slipway dienen grootschalige of nieuwe milieubelastende activiteiten uitgesloten worden en voorwaarden opgenomen inzake een kwalitatieve beeldwaarde
- ter hoogte van de kop van het Visserijdok (Nieuwewerfkaai/H. Baelskaai/Vismijnlaan) en op het mogelijks te dempen deel van het Visserijdok zelf, moeten nieuwe milieubelastende productiebedrijven uitgesloten worden.
- de grenslijn en/of bestemmingsvoorschriften (menging stedelijke en havengebondenactiviteiten) moeten aangepast worden aan het voorziene Churchillproject.
- de nodige buffers moeten voorzien worden, evenwel rekening houdend met de specifieke vereisten van de omgeving en mogelijkheden op het terrein
  - vanuit Tilburyterminal t.o.v. wooncluster Albertlaan: huidige breedte, voldoende visuele afscherming, maatregelen inzake geluidswering en voorkoming wateroverlast
  - vanuit Plassendale I t.o.v. Bruggesteenvweg: groene berm spoorwegplatform



- vanuit Rodanar (Plassendale I) t.o.v. het openruimtegebied: groenscherm over de resterende breedte van het terrein
- aangezien de decretale regeling inzake zonevreemde woningen komt te vervallen in een RUP moeten de instandhoudings- en aanpassingsmogelijkheden van de woningen in de woonclusters worden bepaald.
- de mogelijkheid moet voorzien worden om in de beschermde monumenten ook andere stedelijke functies te vergunnen als die de havenontwikkeling niet hypothekeken.
- m.b.t. het Eilandje aan Kop van 't Sas blijft de bestemming als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen behouden. Bijkomend moeten de voorwaarden inzake beperkt verkeersgenererend karakter, beperking inzake op te richten constructies (open houden optie zeeluis op lange termijn) en een hoge beeldkwaliteit opgenomen.
- ~~doorheen het VEN-gebied Halve Maan moet de nodige weginfrastructuur mogelijk zijn~~ voor de bereikbaarheid van het eventuele dienstenhaventje in de voorziene nieuwe oostelijke havendam.
- de gipsberg moet economisch ingeschakeld kunnen worden, tot dan blijft deze tijdelijk als ecologische infrastructuur
- in het zeehavengebied wordt de mogelijkheid voor het plaatsen van windturbines niet uitgesloten. De mogelijkheden zullen in praktijk adhv concrete vergunningsaanvragen bepaald worden.
- de mogelijkheid tot recreatief medegebruik van het Eilandje aan de spuikom (watersport) en van de terreinen aan Sas Slijkens voor kajak (aanmeerplaats 700) moet mogelijk blijven.

### 3.2. Aanpalende bestemmingen

Het zeehavengebied beslaat niet het volledige plangebied van het strategisch planningsproces. Buiten het zeehavengebied dienen volgende herbestemmingen en/of randvoorwaarden vastgesteld te worden.

- de BPA-voorschriften voor de cluster Albertlaan dienen vervangen om ook andere met het wonen verweefbare functies als hoofdfunctie toe te laten
- voor de ontwikkelingen in de overgangszones palend aan het havengebied – ter hoogte van H. Baelskaai (Oosteroever) en Churchillproject (Westeroever) dient het principe van goed nabuurschap met de haven geconcretiseerd te worden.



## DEEL 5: ACTIEPROGRAMMA

Om het vooropgestelde streefbeeld en de daarbijhorende kernbeslissingen voor het zeehavengebied ook effectief op het terrein te realiseren, dienen heel wat maatregelen genomen. Een aantal gewenste ontwikkelingen zijn niet concreet te vatten in concrete acties maar moeten meegenomen worden in het ruimtelijk orderings-, het grond- en panden- en het vergunningenbeleid in de haven en de directe omgeving. De verschillende kernbeslissingen van het streefbeeld gelden dan ook als een voortdurend toetsingskader.

Een aantal elementen vergen echter een specifieke actie. In navolgend overzicht worden deze acties, als ook de initiatiefnemer, de timing en de samenhang (volgtijdelijkheid en/of afhankelijkheid) met andere acties, aangegeven. Concrete projecten in uitvoering zijn enkel aangegeven indien ze van belang zijn voor latere acties.

De aangegeven timing slaat op de effectieve uitvoering (en afronding) van de actie. Eventuele voorbereidende werkzaamheden dienen dus mogelijks al (veel) eerder opgestart. Er worden een onderscheid gemaakt in:

- zeer korte termijn (ZKT): vóór 2007 (planperiode RSV)
- korte termijn (KT): ca. 5 jaar (tot ca. 2010)
- middellange termijn (MLT): 5 à 10 jaar (ca. 2010-2015)
- lange termijn (LT): 10 à 15 jaar (ca. 2015-2020)
- na planperiode (NP): na 2020

nr	actie	initiatiefnemer(s)	timing	samenhang actie(s)
1.	Juridisch-planologische vertaling van het streefbeeld			
1.1.	Afbakening van het zeehavengebied en doorvoeren herbestemmingen cfr. de vooropgestelde ontwikkelingsprincipes in één of meerdere RUP's	AROHM	ZKT	
1.2.	Verruimen van de bestemmingen voor de cluster Albertlaan/Molendorpkaai door herziening BPA's	Stad Oostende	ZKT	
2.	(Her)ontwikkeling nieuwe of onderbenutte haventerreinen			
2.1.	ontwikkeling Plassendale I	nv Plassendale	KT	7.2 / 8.1 /
2.2.	herontwikkeling Plassendale Chemie (ev. sanering)	private eigenaar (ev. nv Plassendale) & OVAM	MLT	3.2 / 7.3
3.	Verdichting en optimaal ruimtegebruik			
3.1.	onderzoek naar en uitvoering van gericht aankoop en/of uitgiftebeleid (ev. herpercelering, herlocalisatie) cfr. de vooropgestelde ontwikkelingsprincipes in Voor- en Binnenhaven en Plassendale I, en implementatie van (economisch haalbare) maatregelen om de ruimteproductiviteit te verhogen	AGHO	doorlopend	
3.2.	onderzoek en overleg met private eigenaars voor de optimale ontwikkeling en verdichting van de Binnenhaven en Zuidelijke Kanaalzone cfr. de vooropgestelde ontwikkelingsprincipes	AGHO & private eigenaars	KT	
3.3.	haalbaarheidsstudie (hydraulische, nautische en ruimtelijke) mogelijkheden tot inrichting permanente dienstenhaven binnen nieuwe havendammen	AWZ	ZKT	
3.4.	ev. herlocalisatie aantal diensten naar dienstenhaventje, afhankelijk van resultaten haalbaarheidsstudie	AWZ	MLT	3.3 / 5.3
3.5.	verhuis marine (laatste fase) MOST	Min. Defensie	ZKT	
3.6.	onderzoek mogelijkheden incorporatie overmatig openbaar domein in de Voorhaven in kadettereinen	AGHO & AWZ & De Lijn & Stad	ZKT	



nr	actie	initiatiefnemer(s)	timing	samenvatting actie(s)
	(Vismijnlaan, Slijkensesteenweg)	Oostende		
4.	Afstemming plannen waterkering Voorhaven op de vooropgestelde ontwikkelingsprincipes en uitvoeren waterkeringswerken in de Voorhaven	AWZ	KT	3.6
5.	Verbetering nautische toegang			
5.1.	realisatie nieuwe haventoeegang	AWZ	KT	
5.2.	in gebruik name werfhaventje als dienstenhaventje door DAB Vloot, afhankelijk van resultaten haalbaarheidsstudie	AWZ	MLT	5.1
5.3.	evaluatie opportuniteit nieuwe zeeluis naar kanaal Brugge-Oostende	AGHO / AWZ	LT	
5.4.	opzeggen concessie RYCO-jachthaven en verwijderen aanmeerinfrastructuur	AWZ	KT	
6.	Verbetering hinterlandverbinding via binnenvaart			
6.1.	overleg m.b.t. de investeringen in spoorinfrastructuur t.b.v. de haven in een onderzoeksgroep	INFRABEL, AWZ, AGHO	KT	
6.2.	monitoring van de groei van de goederenverkeer vanuit de havens van Oostende en Zeebrugge en beslissing m.b.t. de verbetering van de aansluiting op het hoofdwatwegennet van de Vlaamse Zeehavens <sup>7</sup>	AWZ, Vlaamse Regering, INFRABEL	MLT	
7.	Afstemming wegontsluiting en gewenste mobiliteitsontwikkelingen			
7.1.	afspraken havengebruikers m.b.t. routing	AGHO	doorlopend	
7.2.	realisatie op/afrit A10-Oudenburg en herinrichting Stationsstraat (Oudenburg) t.b.v. leefbaarheid en veiligheid fietsers	AWV	KT	
7.3.	realisatie ongelijkvloerse kruising spoorwegovergang Stationsstraat (Oostende) en herinrichting Stationsstraat ook t.b.v. leefbaarheid, landschappelijke leesbaarheid en veiligheid fietsers	INFRABEL & Stad Oostende	MLT	
7.4.	verlegging trambedding langs E. Moreauxlaan (nieuwe brug Spuikom/Voorhaven) ter bevordering doorstroming wegverkeer op Kennedy-De Bolle	AWV, AWZ, De Lijn	ZKT	
7.5.	herinrichting Oudenburgsesteenweg/Prins Albertlaan t.b.v. leefbaarheid, landschappelijke leesbaarheid en veiligheid fietsers	AWV	MLT	
7.6.	laanbeplanting Esperantolaan (landschappelijke leesbaarheid mobiliteitssysteem)	AGHO	MLT	
7.7.	verbeteren signalisatie op Kennedy-De Bolle m.b.t. omleidingsroute Vergunningenstr/Sloopenstr/Kamerlingstr bij openstaande bruggen	AWV	KT	
7.8.	maatregelen verbetering veiligheid fietsers op Slijkensesteenweg en Vismijnlaan (signalisatie en markeringen, duidelijk gedefinieerde toegangen tot haventerreinen,...)	AGHO & AWV & Stad Oostende & De Lijn	KT	3.6 / (ev. 4)

<sup>7</sup> Het betreft: een verbeterde aansluiting d.m.v. een verbeterd of nieuw binnenvaartkanaal (hiertoe zou ook vanuit het strategisch plan voor de haven van Zeebrugge delen van de Maatschappelijke Impactstudie verder uitgewerkt worden).



8.	Verbetering hinterlandverbinding per spoor			
8.1.	realisatie spoorontsluiting Plassendale I	INFRABEL & AGHO	lopend	
8.2.	onderzoek financiële haalbaarheid spoorontsluiting Zeewezendok	AGHO	ZKT	
8.3.	realisatie spoorontsluiting Zeewezendok voorzover haalbaarheidsstudie positief	AGHO & INFRABEL	KT	8.2 / 7.4
9.	Optimalisering openbaar vervoer en fietsverbindingen (zie ook 7.2 / 7.3 / 7.4 / 7.5 / 7.8)			
9.1.	realisatie benodigde aanleginfrastructuur en instellen veerverbinding Oosteroever/Westeroever	AWZ & Stad Oostende & Westtoer	KT	
9.2.	Concentreren van bussen en trams op duidelijke assen	De Lijn, Stad Oostende en AWV	KT	
9.3.	onderzoek optimale openbaarvervoersontsluiting Plassendaleterreinen voor woon-werkpendel	De Lijn	ZKT	
9.4.	realisatie betere openbaarvervoersontsluiting Plassendale I en Zuidelijke kanaalzone	De Lijn & Stad Oostende	KT en MT	2.1 / 2.2
9.5.	realisatie veilige fietsinfrastructuur langsheen Oudenburgsesteenweg	Stad Oostende & AWV	KT	7.5
10.	Specifieke maatregelen inzake leefbaarheid woonentiteiten (zie ook 7.2 / 7.3 / 7.5)			
10.1.	creatie van een kwalitatief waterfront ter hoogte van Visserijdok/Oosteroever	AWZ & Stad Oostende	KT	4
10.2.	kwalitatieve aanleg/inkleding eilandje Kop van 't Sas	AWZ	KT	
10.3.	heraanleg groenbuffer (ook rekening houdend met wateroverlast) achter wooncluster Prins Albertlaan	AGHO	KT	8.3
10.4.	aanleg groene inbuffering havengebied (berm, scherm) t.o.v. Bruggesteenweg ((MSP) en Plassendaalsesteenweg (Rodanar)	AWZ & AGHO	KT	2.1
10.5.	uitdoving woonfunctie in kleine woonclusters in het havengebied (voorkooprecht, onteigening, herhuisvesting,...) indien aangewezen vanuit bedrijfsnoodwendigheden	AGHO & Stad Oostende	MLT	2.2 / 3.2
11.	Specifieke maatregelen inzake ecologische infrastructuur			
11.1.	realisatie van een functionele ecologische verbinding tussen Halve Maan en zeereepduinen	AWZ	MLT	5.1
11.2.	ecologisch verantwoorde aanleg en beheer zuidelijke kanaalberm ter hoogte van Plassendale II	AWZ	doorlopend	
11.3.	ecologische verantwoorde aanleg en beheer spoorwegbermen	INFRABEL	doorlopend	
11.4.	uitwerken beheersplan en ecologisch beheer restruimten Zuidelijke Kanaalzone	AGHO & private eigenaars	doorlopend KT	3.2



## 4. BIJLAGE: VERANTWOORDING VERGROTEN HAVENTOEANG

### 4.1. Inleiding

Deze nota geeft een motivering van de noodzaak van vergroting/verdieping van de haventoeegang van Oostende en gaat in op de betekenis van de toekomstige haventrafieken als die verdieping niet wordt gerealiseerd.

Het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van de haven van Oostende is dat de haven als poort ontwikkeld wordt. Door de haven, als motor van de regio, verder uit te bouwen, wordt de ontwikkeling van de Oostendse regio mee ondersteund. Dit uitgangspunt vindt zijn oorsprong in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (decreet van 17 december 1997

houdende bekrachtiging van de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) waarin de haven van Oostende te samen met de regionale luchthaven bindend worden geselecteerd als poort. Op Vlaams niveau zijn de poorten plaatsen waar ontwikkelingen worden gestimuleerd omwille van de bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecom). Zij zijn een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen internationale investeringen aantrekken. Het zijn die plaatsen waar vanuit ruimtelijk oogpunt het wenselijk is de ontwikkeling en de verdichting te stimuleren. Hierbij betreft het doel dus niet alleen de economische ontwikkeling en daarmee samengaan de tewerkstelling in de poort alleen, maar hiermee samenhangend ook de ondersteuning van de economische ontwikkeling in een ruimere regio.

Hieruit volgt dat de Vlaamse overheid, door vaststelling van het RSV, heeft geopteerd om de haven van Oostende ook effectief verder als haven te ontwikkelen. In wat volgt wordt aangegeven dat – om de haven van Oostende ook in de toekomst een concurrentiële positie te laten innemen en haar rol als blijvend te kunnen waarmaken – een vergroting van de haventoeegang hiertoe absoluut noodzakelijk is.

Voor de ontwikkeling van de haven van Oostende is de strategie van het AG Haven Oostende – in uitvoering van het beleidsplan dat door verschillende maatschappelijke en politieke actoren werd goedgekeurd - gericht op vier pijlers:

- de verdere uitbouw van roro-diensten
- het aantrekken van kleinere containerdiensten
- de uitbouw van de bulk-cargo vaart
- het aantrekken van cruises

Deze pijlers vormen de niches waarop de haven zich verder kan profileren.

De na te streven ontwikkelingen moeten ook in verhouding staan tot de ruimtelijke draagkracht van het gebied, dit wil o.a. zeggen binnen de grenzen van het ruimte-aanbod.

Dit is nu juist de positie waarin Haven Oostende zich bevindt. De haven is de laatste jaren sterk gegroeid en is van 3,9 miljoen ton verhandelde goederen in 1999 gestegen tot 7,2 miljoen ton in 2003. Daardoor is het ruimte-aanbod in de haven van Oostende sterk beperkt geraakt. Het ruimtegebruik moet dus prioritair aangewend worden voor havenactiviteiten die het meest kansrijk zijn, de grootste toegevoegde waarde genereren en een duurzaam karakter hebben.

Voor de haven van Oostende betekent dit dat in de eerste plaats het behoud en de verdere uitbouw van de positie op het vlak van roro en containers. De roro-trafiek is immers de

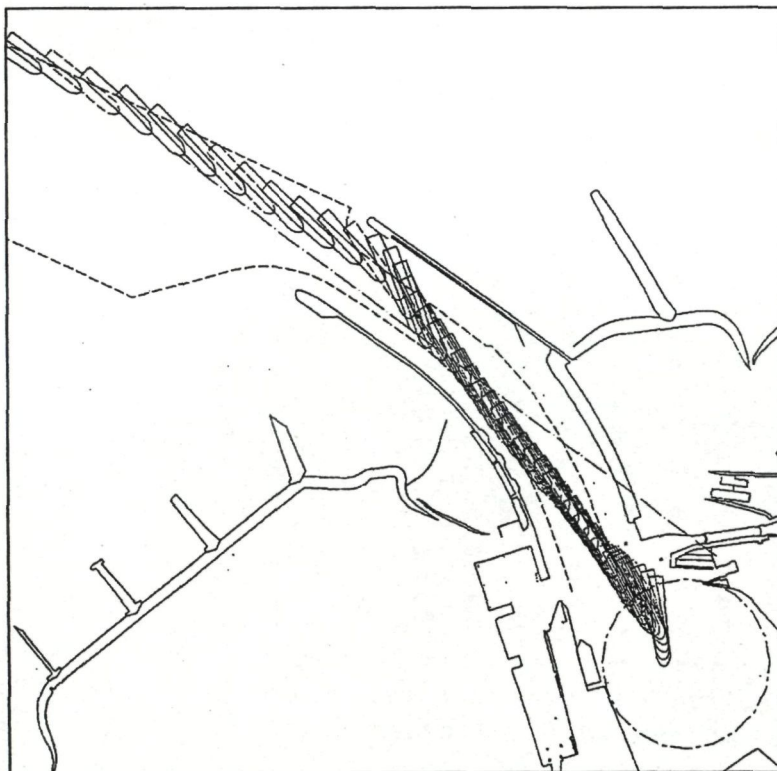


belangrijkste pijler van de havenactiviteit in Oostende. Belangrijke troeven zijn haar kustligging, de afzetmogelijkheden (centrale ligging binnen de EU) en de goede bereikbaarheid van de ro-ro terminals via de weg. Vanuit deze sterke opgebouwde positie op het vlak van ro-ro wordt nu ook een expansieve strategie in gespecialiseerde kansrijke niches gevolgd door het aanbieden van voldoende frequente overvaarten en het diversifiëren van de intra-Europese shortsea bestemmingen.

De toegankelijkheid van de haven wordt met name als een probleem gezien voor de ro-ro vaart en de cruisevaart, de container en bulktrafiek zullen vermoedelijk weinig beperkingen ondervinden van de huidige haventoeegang. De ro-ro schepen die op Oostende varen hebben een scheepslengte van 120-150 meter en een capaciteit van ongeveer 80 trailers. Deze schepen zijn vaak meer dan 20 jaar oud. In de beleidsnota 'Een industriële toekomst voor Oostende' wordt gesteld dat de gangbare scheepslengte van 120-150 meter bij nieuwbouw als te klein en onrendabel wordt ervaren en dat schepen van 180-200 meter nu gangbaar zijn in dit soort trafiek.

Onderstaande figuur toont aan dat schepen met een lengte boven de 150 meter problemen ondervinden bij het binnenvaren in de huidige toegangsgeul. Het risico voor aanvaring op het Oosterstaketsel is dan reëel. Onderzoek naar de toegang tot de haven van Oostende uitgevoerd door het Labo Borgerhout (Scheepmanoeuvres) onderbouwt dit.

**Figuur 8 Scheepsmanoeuvres bij binnenvaren haven Oostende**



## 4.2. Scheepsafmetingen ro-ro schepen

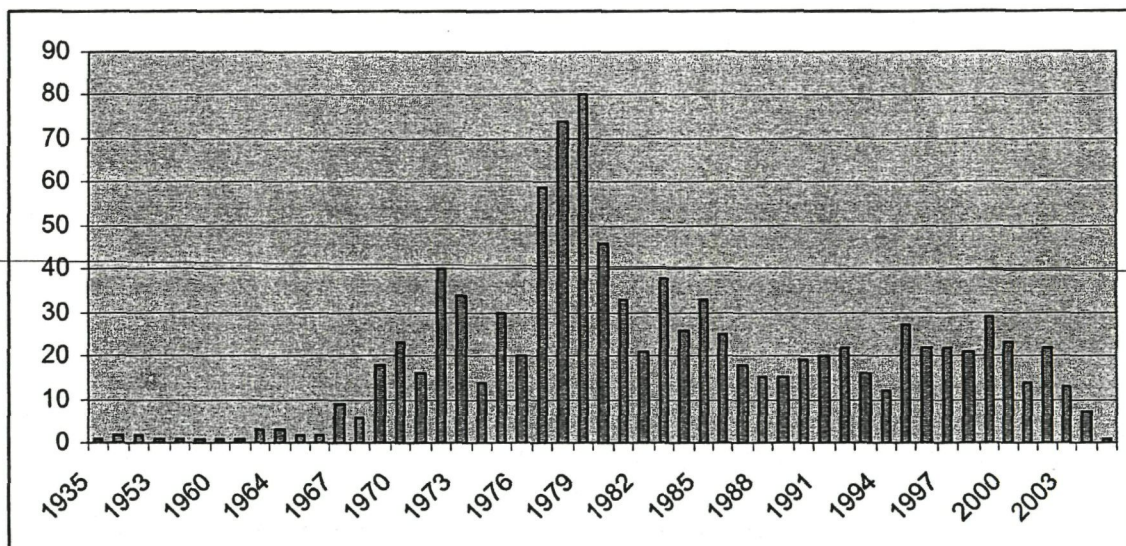
### 4.2.1. Algemeen

Uit een analyse van de bestaande vloot van ro-ro schepen blijkt dat van de totale vloot van 1003 ro-ro schepen slechts 23% van de vloot van voor 1977 is. Met name in de periode 1977-



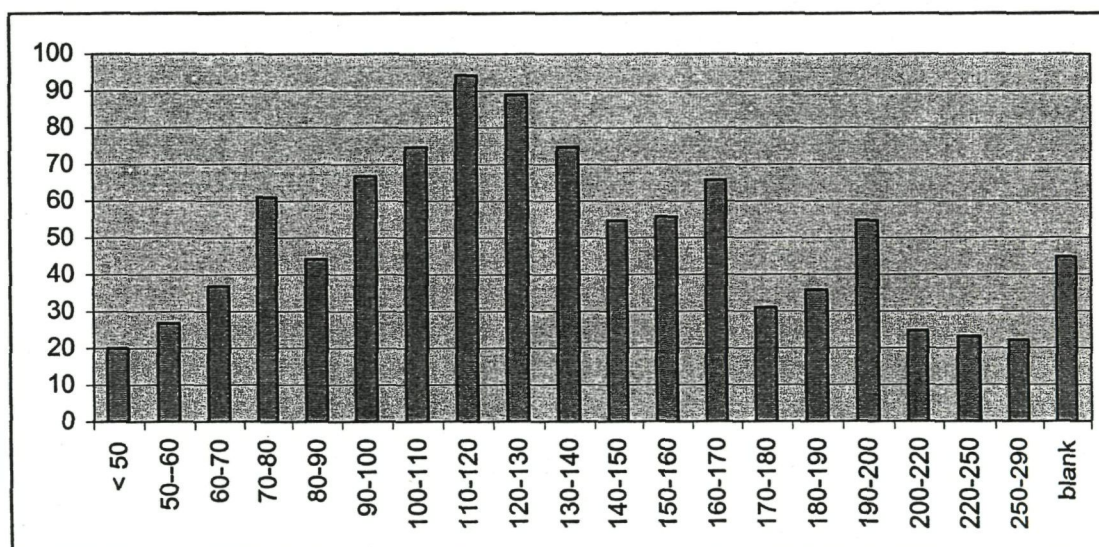
1987 zijn veel van de huidige ro-ro schepen in de vaart gekomen, namelijk 43% van de huidige varende vloot, met een piek aan het eind van de jaren '70, zie onderstaande figuur.

**Figuur 9 Leeftijdsopbouw bestaande vloot ro-ro schepen (1-1-2003)**



De lengte van deze schepen varieert aanzienlijk, zoals in onderstaande figuur is weergegeven.

**Figuur 10 Lengte van de varende vloot ro-ro schepen (1-1-2003)**

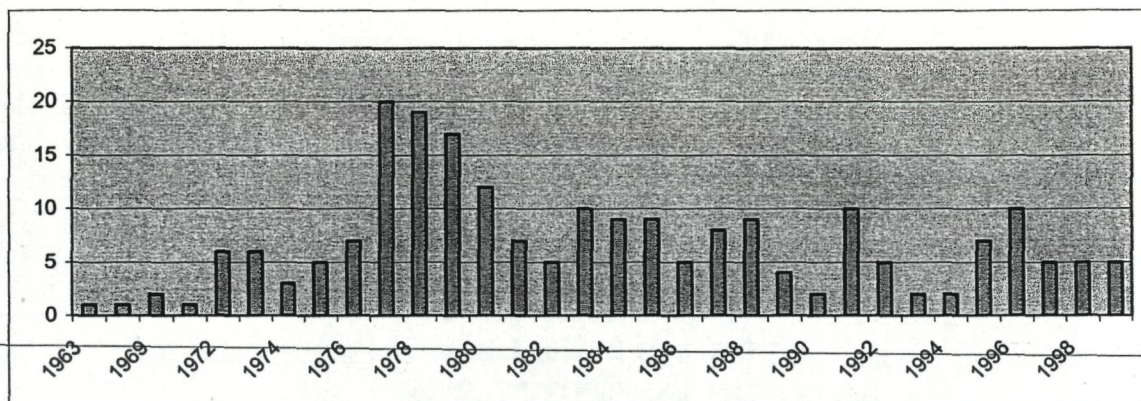


Zo blijkt een aanzienlijk deel van de schepen zich te bevinden in de categorie 120-150 meter, de voor Oostende gangbare scheepslengte (zonder uitbreiding van de haveningang). Het betreft 219 schepen, ofwel 22% van de totale vloot.

Voor de specifieke categorie schepen met een lengte tussen de 120 en 150 meter ziet de leeftijdsopbouw er als volgt uit, zie onderstaande figuur. Het patroon vertoont sterke gelijkenis met figuur 2, waarbij ook rond 1980 sprake was van een enorme piek in de bouw van ro-ro schepen, in die zin wijkt de categorie schepen met een lengte van 120-150 meter niet af van het totaal.



**Figuur 11 Leeftijdsofbouw bestaande vloot ro-ro schepen met lengte tussen 120 en 150 meter (1-1-2003)**



#### 4.2.2. Ro-ro operators in Oostende

TransEuropa Ferries biedt 9 afvaarten per dag aan tussen Oostende en Ramsgate, grotendeels begeleide vracht. Hiertoe wordt de volgende vloot ingezet, zie onderstaande tabel.

**Tabel 13 Vloot van TransEuropa Ferries**

	Year of Birth	LOA (length)	Line meters	Trailers
Primrose	1976 (conv. in 1985)	118 m	700 m	36
Eurovoyager	1978 (conv. in 1986)	118 m	700 m	36
Begonia	1976	118 m	1140 m	42
Gardenia	1978	118 m	1140 m	44
Larkspur	1976 (conv. in 1990)	123 m (144 m)	870 m	46
Oleander	1980	132 m	720 m	42

Ferryways biedt 4 afvaarten per dag tussen Oostende en Ipswich en 1 op Killingholme. Hiertoe wordt de volgende vloot ingezet, zie onderstaande tabel.

**Tabel 14 Vloot van Ferryways**

	Year of Birth	LOA (length)	Line meters	Trailers
<b>Oostende-Ipswich</b>				
Anglian Way	1977	141 m	1310 m	91
Flanders Way	1978	141 m	1310 m	91
Ostend Way	1980	135 m	1045 m	75
Ipswich Way	1980	135 m	1045 m	75
Calibur	1976	127 m	1350 m	95
<b>Oostende - Killingholme</b>				
Humber Way	1976	133 m	1325 m	95
Vilja	1978	152 m	1409 m	100

De ouderdom van de ro-ro schepen die worden ingezet in Oostende schommelt dus rond de 25 jaar en de lengte varieert tussen de 118 en 152 meter. Geconcludeerd kan worden dat ro-ro schepen in Europa in het algemeen een economische levensduur hebben van ongeveer 25 jaar (bron: BRS Shipping and Shipbuilding Markets in 2001). Dat betekent dat de scheepsvloot in Oostende binnenkort vernieuwd zal moeten worden. Het inzetten van deze schepen heeft op



korte termijn het voordeel dat ze al lang zijn afgeschreven, waardoor de operationele kosten voor liner operators momenteel laag kunnen worden gehouden.

#### 4.2.3. Nieuwe ro-ro schepen - made to measure

In de ro-ro sector is in het algemeen de behoefte aan grotere schepen waarneembaar, maar is het eveneens van vitaal belang dat schepen snel zijn en de juiste configuratie hebben om een snelle omlooptijd in de havens te kunnen realiseren. Nieuwe schepen worden steeds vaker gekocht (of long term charter) omdat ze optimaal passen bij de karakteristieken van de route waarop ze worden ingezet (made to measure). Dit wordt toegelicht aan de hand van de aanschaf van nieuwe schepen door een aantal Europese ro-ro operators.

Zo heeft DFDS Tor Lines rond de eeuwwisseling drie nieuwe ro-ro schepen laten bouwen voor de lijndiensten tussen Goteborg en Immingham, zie tabel 3.

**Tabel 15 Vlootvernieuwing DFDS Tor Lines**

	Year of Build	LOA (meters)	Length (meters)
Tor Suecia	1999	197 m	2800 m
Tor Britannia	2000	197 m	2770 m
Tor Selandia	1998	197 m	2800 m

Deze schepen hebben afmetingen (26 bij 197 meter) die afgestemd zijn op de sluisen van de haven van Immingham. Door de behoefte aan capaciteitsuitbreiding op de lijn Goteborg - Immingham heeft DFDS Tor Lines recent alweer een nieuwe generatie vierdeks ro-ro schepen laten bouwen. Deze schepen zullen de Tor Suecia, de Tor Britannia en de Tor Selandia vervangen, zodat die kunnen worden ingezet op andere DFDS Tor Line routes (waaronder Esbjerg - Immingham).

**Tabel 16 Vlootvernieuwing DFDS Tor Lines**

	Year of Build	LOA (meters)	Length (meters)
Tor Magnolia	2003	199 m	3800 m
Tor Petunia	2003	199 m	3800 m
...	2004	199 m	3800 m

Norfolkline onderhoudt ro-ro lijndiensten tussen Dover en Duinkerke (10 keer per dag), Felixtowe en Scheveningen (4 keer per dag), Harwich en Esbjerg (1 keer per dag) en Immingham en Esbjerg (1 keer per dag). Op de route Felixtowe - Scheveningen worden de volgende schepen ingezet.

**Tabel 17 Vlootvernieuwing Norfolkline**

	Year of Build	LOA (meters)	Length (meters)	Traffic
Maersk Importer	1996	143 m	1562 m	120
Maersk Exporter	1996	143 m	1562 m	120
Maersk Flanders	2000	143 m	1562 m	120
Maersk Anglia	2000	143 m	1562 m	120

Dit zijn redelijk nieuwe schepen met afmetingen die afgestemd zijn op de beperkingen van de haven van Scheveningen.

P&O North Sea Ferries vaart van Zeebrugge en Rotterdam op Hull en Middlesbrough. Naast een nieuwe generatie cruise-achtige ro-pax schepen (zoals de Pride of Rotterdam) worden op deze routes ro-ro schepen ingezet met een lengte van ongeveer 180 meter. Eind jaren '90 zijn de 'Norstream' en de 'Norsky' gebouwd, die nu varen tussen Middlesbrough en Zeebrugge.



**Tabel 18 Vlootvernieuwing P&O North Sea Ferries**

	Year of Birth	LGA (length overall)	Lane meters	Trailers
Norstream	1999	180 m	2630 m	210
Norsky	1999	180 m	2622 m	210

Cobelfret onderhoudt lijndiensten tussen Zeebrugge-Purfleet (4 x p.d.), Rotterdam-Purfleet (1 x p.d.), Zeebrugge-Immingham (1 x p.d.), Rotterdam-Immingham (1 x p.d.), Vlissingen-Dagenham (3 x p.d.), Zeebrugge-Goteborg (1 x p.d.) en Killingholme-Goteborg (4 x p.w.) met een basisvloot van 21 schepen. De laatste jaren heeft ook Cobelfret de vloot sterk vernieuwd.

Tussen 1996 en 2000 heeft Cobelfret een serie van 6 zusterschepen laten bouwen, die elk een afmeting hebben van 162 meter en ruim 2300 lane meters bevatten. Deze schepen worden ingezet op de lijnen tussen Zeebrugge en Purfleet en Immingham, met uitzondering van de 'Melusine' die wordt ingezet op de lijn Rotterdam-Immingham.

In 2000 heeft Cobelfret een drietal identieke zusterschepen laten bouwen, speciaal afgestemd op de behandeling van de StoraEnso vrachteenheden (SECU's) op de lijn Zeebrugge-Goteborg. Dit zijn de 'Slingeborg', de 'Spaarnesborg' en de 'Slieborg', elk 183 meter lang en met 2700 meter parkeerlengte, in de regel gebruikt voor 40 trailers en 110 SECU's.

Recent (2001) heeft Cobelfret bovendien de 'Louise Russ' gecharterd, die nu wordt ingezet tussen Rotterdam en Purfleet. De 'Louise Russ' is gebouwd in 2001 en heeft een lengte van 174 meter en 2500 lane meters. In 2002 heeft Cobelfret de 'Catherine' gekocht.

**Tabel 19 Vlootvernieuwing Cobelfret**

	Year of Birth	LGA (length overall)	Lane meters	Route
Clementine	1997	162 m	2307 m	
Valentine	1999	162 m	2307 m	Zeebr-Purfleet
Celestine	1996	162 m	2307 m	Zeebr-Immingham
Celandine	2000	162 m	2307 m	Zeebr-Purfleet
Melusine	2000	162 m	2307 m	R'dam-Immingham
Victorine	2000	162 m	2307 m	Zeebr-Purfleet
Slingeborg	2000	183 m	2700 m	Zeebr-Got
Spaarnesborg	2000	183 m	2700 m	Zeebr-Got
Slieborg	2000	183 m	2700 m	Zeebr-Got
Louise Russ	2001	174 m	2500 m	R'dam-Purfleet
Catherine	2002	182 m	2600 m	R'dam-Immingham

Transfennica tenslotte onderhoudt ro-ro lijndiensten tussen Finland en het Europese vasteland. In 1999 heeft Transfennica een reeks van zeven zusterschepen gecharterd, die werden ingezet op de lijnen Hamina - Tilbury en Hanko - Lubeck. De schepen hebben allen een lengte van 153 meter en bevatten 1624 lane meter.

In 2003 heeft Transfennica wederom vier nieuwe schepen (bouwjaar 2003) gecharterd voor de dienst tussen Lubeck en Hanko. De schepen de 'Beachy Head' en 'Longstone' zijn 193 meter lang en bevatten 2606 lane meters. De schepen 'Stena Forerunner' en 'Stena Forecaster' zijn 195 meter lang en bevatten 3000 lane meters. Het chartercontract met de 'Mistral' is hierdoor opgezegd en een aantal van de andere zusterschepen wordt nu ingezet op bestemmingen diensten.



**Tabel 20 Vlootvernieuwing Transfennica**

Schip	Jaar in dienst	Lengte (m)	Capaciteit (lanes)	Route
Mistral	1998	153 m	1624 m	Lubeck - Hanko
Friedrich Russ	1999	153 m	1624 m	Lubeck - Hanko
Miranda	1999	153 m	1624 m	Lubeck - Hanko
Pauline Russ	1999	153 m	1624 m	Hamina - Tilbury
Caroline Russ	1999	153 m	1624 m	Hamina - Tilbury
Seagard	1999	153 m	1624 m	Hamina - Tilbury
Elisabeth Russ	1999	153 m	1624 m	Antwerpen - Rauma
Beachy Head	2003	193 m	2606 m	Lubeck - Hanko
Longstone	2003	193 m	2606 m	Lubeck - Hanko
Stena Forerunner	2003	195 m	3000 m	Lubeck - Hanko
Stena Forecaster	2003	195 m	3000 m	Lubeck - Hanko

#### 4.2.4. Conclusies ro-ro

Veel ro-ro liner operators zijn de afgelopen vijf jaar overgegaan op vlootvernieuwing. Daarbij ging het in vrijwel alle gevallen om inzet van grotere schepen met een lengte van meer dan 180 meter, waardoor de capaciteit kon worden opgevoerd; het aantal lane meters van de nieuwe schepen bedroeg daarbij tussen de 2300 en 3800 lane meters. De enige twee uitzondering hierop vormden de vlootuitbreidingen van Norfolkline in 1996 en 2000 en Transfennica in 1999.

Bij de vlootuitbreiding van Norfolkline op de route Scheveningen – Felixtowe ging het om vier schepen (2 uit 1996 en 2 uit 2000) van 143 meter met 1562 lane meters. Grotere schepen op deze route zijn niet mogelijk vanwege de fysieke beperkingen van de haven van Scheveningen. In tegenstelling tot Oostende is in Scheveningen slechts 1 operator actief (Norfolkline), die de lijndienst op Felixtowe exploiteert. Norfolkline heeft een contract met Scheveningen tot 2009, maar oriënteert zich op een mogelijk vertrek uit Scheveningen naar Vlaardingen (Haagse Courant, 20 december 2003). Volgens Norfolkline is de huidige terminal te klein, zijn de toegangswegen te smal, kunnen er geen schepen gebruikt worden die langer zijn dan de vier van 140 meter van nu en is er maar één ligplaats.

Plannen voor de aanleg van een vierde haven, in combinatie met een nieuwe kustverdediging in zee worden momenteel niet gesteund door de landelijke politiek. De toekomst voor Scheveningen als ro-ro haven is dus uiterst onzeker. Dit ligt anders in Oostende, waar een waaier aan ro-ro bestemmingen wordt aangeboden door meerdere operators en waar de wegontsluiting voor minder hinder zorgt dan in Scheveningen.

Transfennica heeft in 1999 nog een zevental nieuwe zusterschepen gecharterd van 153 meter, die werden ingezet op de lijnen Hamina – Tilbury en Hanko – Lubeck. In 2003 zijn die schepen op de route Hanko-Lubeck al deels vervangen door een nieuwe generatie schepen van 193 en 195 meter, die respectievelijk 60% en 85% meer capaciteit bevatten. De schepen van 153 meter worden ingezet op andere short-sea routes van Transfennica. Waar het in 1999 nog aantrekkelijk was om nieuwe schepen van 153 meter in te zetten, is het vier jaar later al mogelijk om schepen met een lengte van 195 meter in te zetten. Dit kan erop duiden dat de schaalvergroting met name de laatste jaren een sterke ontwikkeling doormaakt. Dit vormt ook de achtergrond voor de oriënterende gesprekken tussen Norfolkline en Vlaardingen.

Als de vrachtpotentie op een lijn het toelaat om met regelmatige frequentie grotere schepen te kunnen inzetten is dat bedrijfseconomisch blijkbaar aantrekkelijker dan hetzelfde vervoersvolume met kleinere schepen te vervoeren. De hogere afschrijvingskosten van de



nieuwere schepen worden gecompenseerd door de extra capaciteit, de operationele kosten per trailer liggen dus lager dan bij de inzet van kleinere en oudere schepen. Dit verklaart ook waarom de gemiddelde capaciteit van schepen van 25 jaar oud ongeveer 1200 lane meters bedraagt, terwijl de capaciteit van de recent opgeleverde schepen rond de 2500 lane meters bedraagt, meer dan een verdubbeling. Als de vervoerspotentie echter van beperkte omvang is, kan de inzet van kleinere schepen worden gerechtvaardigd om een bepaalde minimum frequentie te kunnen aanbieden.

### 4.3. Consequenties voor Oostende

Wat betekent het nu voor de toekomstige ro-ro trafieken in Oostende indien de haventoeegang niet zou worden verruimd?

~~Het zal steeds moeilijker worden om bestaande schepen te vinden in de markt met een voor Oostende gangbare scheepsgrootte. De laatste jaren is de capaciteit van de schepen die uit de vaart zijn genomen (scrapping) in evenwicht met de capaciteit van de nieuw gebouwde schepen. Gegeven de verwachting dat de komende jaren een groot deel van de vloot van voor 1980 zal worden vervangen, zal het moeilijk worden om in Oostende zowel de huidige vloot te vervangen als de verwachte trafiekgroei op te vangen met een nieuwe lichting tweedehands schepen van na 1985.~~

Resteert de optie toch aanschaf van nieuwe ro-ro schepen met een lengte tot 150 meter. De vraag of bij aanhoudende groei van de markt dit type nieuwe schepen nog steeds met commercieel succes kan worden ingezet in een zwaar competitieve markt, kan niet met zekerheid worden beantwoord en vereist een aparte studie. De waargenomen trend naar inzet van nieuwe schepen die sneller zijn en een beduidend grotere capaciteit hebben doet in elk geval vermoeden dat Oostende het zonder nieuwe haventoeegang moeilijker zal krijgen om in de toekomst te kunnen blijven concurreren met havens die wel de slag maken naar 'economies of scale' (zoals bijvoorbeeld Zeebrugge). Oostende zal zich in dat geval vooral richten op verbindingen met havens met vergelijkbare toegangsbeperkingen of met havens waar de vervoerspotentie het niet rechtvaardigt om met lage frequentie en grote schepen te varen. Oostende wordt dan meer een nichespeler en zal op die manier haar ambities op het gebied van ro-ro trafieken niet kunnen waarmaken.

Zonder zekerheid over de aanleg van een nieuwe haventoeegang zullen de operators in Oostende in elk geval niet besluiten tot orders voor nieuwe schepen voor de Oostendse ro-ro trafieken. Gezien de ouderdom van de vloot is het voor de operators van belang dat er snel duidelijkheid komt.

#### 4.3.1. Impact op trafiekprognose ro-ro

Mede gelet op bovenstaande marktobservaties veronderstellen we dat de groeipotenties van Oostende niet volledig gefaciliteerd kunnen worden door vlootuitbreiding. Het groeitempo in het scenario zonder nieuwe haventoeegang zal op korte termijn (tot 2005) nog wel in lijn zijn met de veronderstellingen uit het basisscenario (4% groei per jaar voor zowel begeleide als onbegeleide vracht), na 2005 zal de groei afzakken tot 2% per jaar om in 2010 tot stilstand te komen. Vanaf 2015 zal zelfs sprake zijn van een daling met 5% per jaar. Daarmee worden de prognoses fors naar beneden bijgesteld, zoals in onderstaande tabel te zien is.



**Tabel 21 Prognoses ro-ro trafieken met en zonder een nieuwe haventoeegang**

Jaar	Met nieuwe haventoeegang	Zonder nieuwe haventoeegang
2002	Units begeleid: 114.800	Units begeleid: 114.800
	Units onbegeleid: 113.500	Units onbegeleid: 113.500
	Tonnen: 4.504.000	Tonnen: 4.504.000
2010	Units begeleid: 201.000	Units begeleid: 191.400
	Units onbegeleid: 209.600	Units onbegeleid: 190.200
	Tonnen: 8.213.000	Tonnen: 7.633.000
2020	Units begeleid: 245.000	Units begeleid: 148.100
	Units onbegeleid: 268.400	Units onbegeleid: 147.200
	Tonnen: 10.267.000	Tonnen: 5.907.000

De piek wordt in dat geval bereikt in 2010, daarna zal de ro-ro trafiek terugvallen en zal in 2020 zelfs zijn gedaald tot onder het niveau van 2003.

#### 4.3.2. Impact op cruise trafieken

In de achtergrondrapportage Trafiekprognoses en Ruimtevrage, onderdeel van het Ruimtelijk-economisch onderzoek voor de haven van Oostende, wordt in de scenario's reeds het onderscheid gemaakt tussen de situatie met en zonder nieuwe haventoeegang.

Het blijkt dat diverse cruiseschepen Oostende wel willen aandoen, maar eenvoudigweg niet kunnen vanwege de lengte van het schip. Daardoor blijft het aantal afvaarten in het basisscenario (zonder nieuwe haventoeegang) beperkt tot een maximum van 14 afvaarten per jaar, met een gemiddelde van 450 passagiers per afvaart in 2020.

Pas met de realisatie van een nieuwe havendam kan het aantal cruise afvaarten verder stijgen. Dit vormt het uitgangspunt in het productieve scenario, waarbij het aantal afvaarten na 2010 verder zal toenemen tot 30 afvaarten in 2020. Ook het aantal passagiers per afvaart zal verder toenemen tot 600 passagiers per afvaart in 2020, er kunnen immers grotere cruiseschepen Oostende aandoen.

#### 4.3.3. Impact op bulk- en containertrafieken

Verreweg het grootste deel van de bulktrafieken bestaat uit zand- en grinttrafieken, als gevolg van winning op de zandbanken voor de Belgische kust. Van daaruit wordt het met schepen naar de zeehavens van Oostende en Zeebrugge vervoerd. Daarbij worden schepen ingezet zoals de 'Banjaard' (78 m), de 'Reimerswaal' (82 m), de 'Swalinge' (81 m), de 'Arco Bourne' (98 m) en de 'Delta' (67 m). Dit type schepen ondervindt geen problemen met den toegankelijkheid van Oostende.

De verwachting is ook niet dat er in de toekomst sprake zal zijn van forse schaalvergroting in deze markt, waardoor de bereikbaarheid van Oostende serieuze beperkingen zal opleveren voor de veronderstelde trafiekprognoses voor bulkgoederen.

Voor containertrafieken geldt hetzelfde verhaal. Oostende richt zich vooral op feederdiensten aan Antwerpen en Rotterdam en intra-Europese short-sea verbindingen met kleinschalige containervaart.

Zo vaart Kursiu Linja wekelijks op Oostende (bestemming Klaipeda) met het schip de 'Alrek', een schip van 92 meter met een capaciteit van 304 TEU (2997 GT). Voor de feederdienst op Antwerpen/Rotterdam wordt de kruiplijncoasters 'Cast Salmon' en 'Bass' ingezet, met een capaciteit van 200 TEU en een lengte van 109 meter (2691 GT). Dit type



schepen ondervindt dus eveneens geen problemen met de huidige dimensies van de haveningang.

#### **4.3.4. Socio-economische effecten**

Het 'mislopen' van 218.000 ro-ro eenheden (4,36 miljoen ton) zal natuurlijk verstrekkende gevolgen hebben voor de directe toegevoegde waarde van de Oostendse haven (havengelden, terminal operator, rederijen) en de daaraan gekoppelde werkgelegenheid in Oostende. Maar ook andere logistieke bedrijven (transport, distributie) in de haven en op Plassendale zullen als gevolg van het clustereffect ook worden getroffen.

Voor de betreffende lading zal een andere routekeuze worden gemaakt (suboptimaal), die niet alleen leidt tot hogere kosten in de logistieke keten maar ook tot negatieve maatschappelijke effecten (meer vrachtvoertuigkilometers, meer uitstoot van emissies en geluid).

Een vergelijking van de directe, indirecte en externe effecten bij verruiming van de haventoeegang kan in een kosten-batenanalyse inzichtelijk worden gemaakt.



